

انترناشيونال



مجلة اقتصادية تجارية دولية شاملة
تصدر من لندن شهرياً
وتوزع في جميع أنحاء العالم

INTERNATIONAL

انترناشيونال / أبريل 2007 / دمج أول 1428

توصيات الندوة الدولية للموانئ (التقنيات الحديثة في الموانئ)
التجارة الخارجية (الصادرات والواردات)
الموانئ الجافة

- تقدمت التكنولوجيا وهناك الإنساح (فخ التكنولوجيا)
- "The Swedish Ship Göteborg" في ميناء الإسكندرية
- ماذا تعرف عن التكامل الإقتصادي؟

International / April 2007 / Rabi 1 1428

إحجز مكانك .. من مكانك

الآن يمكنك حجز مقعدك على طائرات مصر للطيران

وأنت في منزلك أو مكتبك وذلك من خلال موقعنا على الإنترنت www.egyptair.com

مصر للطيران ... مع السنين بنتجدد



مصر للطيران
EGYPTAIR

أول شركة طيران في الشرق الأوسط وإفريقيا وسابع شركة عالمياً www.egyptair.com



1932 - 2007



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة

Periodical International Economic Magazine

AS&A Publishing Limited

Registration No. 04761267

Camden Road, Camden Town

London NW1 9DR DX:

57074 Camden town

مستشار التحرير

عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير

سيد عبد المنعم سيد

المستشار القانوني

المستشار محمد محمود بدر

الحامي بالنقض

عسفره التحرير

عبد السلام السيد أحمد

مدير التحرير

نشأت الديهي

سكرتير التحرير

محمد البعناوي

المكاتب والمراسلون

جمهورية مصر العربية

القاهرة 2-0122586455

إسكندرية 2+03-4275117

المنازل: 51 في فيكتوريا - سموحة

الدور الرابع شقة 19 إسكندرية

E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

أسرة التحرير

* ربان أحمد بدوي

* السيد عبد الجيد السيد

* جيهان عبد الصمد

* سناء كمال

* شرين جلال

* صفاء القلاوي

* عبد الرحيم مصطفى

* مجدى محمد حال

* مياده محمود

* ياسمين عبد الجيد

* ربان/ رامي تحوف

محمول

0096394231001

0096394239440

0096343714536

فاكس

* مركز الربان محمد عبدو للإستشارات البحرية

تليفون: (6533724) - (2) - (966)

فاكس: (6533684) - (2) - (966)

كندا

* شريف صلاح مختار

تليفون: 4167250912 - 1

توزع في جميع أنحاء العالم

ولنا كلمة

بقلم مستشار التحرير

مجلس الشراكة المصري الأوروبي الثالث



عقدت إجتماعات مجلس الشراكة المصري الأوروبي الثالث في بروكسل حيث ترأس فيها أحمد أبو الغيط وزير الخارجية وفد مصر المكون من المهندس محمد منصور وزير النقل، والمهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة، وفاترة أبو النجاة وزيرة التعاون الدولي، وقد حضر الإجتماعات الدكتور محمود كازم سفير مصر لدى الاتحاد الأوروبي، وفاتمة الزهراء، عثمان مساعد وزير الخارجية للشئون الأوروبية، ونهاد عبد الطيف أمين عام الأمانة الشعبية لاتفاق الشراكة بوزارة الخارجية، وقد ترأس الجانب الأوروبي فرانك ستانينباير وزير الخارجية الألماني حيث ترأس بلاده الدورة الحالية للاتحاد الأوروبي.

لقد تم إعداد خطة عمل سياسة الجوار وحياتها على مدى العامين الماضيين حيث شارك فيها جميع الوزارات المصرية، وقدم هذه الخطة الاتحاد الأوروبي يومه في كيركبيك إستراتيجياً لمصر ولأعضاء أساسياً في اللجنة الرباعية الدولية بالإصلاح بدور أكبر في عملية السلع وتسوية النزاعات ومنع الصراعات لتعزيز دور الاتحاد في التعامل مع مشكلات المنطقة خاصة النزاع العربي الإسرائيلي الذي يلق حجر عثرة في عملية تعميق التكامل والإنتاج في الشرق الأوسط وفي المجال الأوروبي. كما تم أيضاً الإعلان عن بدء سريان خطة العمل المشتركة بين الجانبين في إطار سياسة الجوار، وقد سبق أن صرح أبو الغيط بأن خطة عمل هذه السياسة تدل بمبادرة إعلان سياسي بين الطرفين تضمن مصر من خلاله اتفاقاً جديدة تدرى إلى تطوير التعاون مع إحدى القوى الدولية الرئيسية لفئة المصالح القومية لمصر، وأن هذه الخطة ما هي إلا رسالة موجهة إلى جميع شركاء مصر في المجتمع الدولي لتأكيد عزمها للإنتاج في المنظومة الدولية الشاملة عن طريق:

- * تعزيز الحوار السياسي مع الشركاء الأوروبيين يفرص مع مصر على المستوى الإقليمي .
- * إتاحة الفرصة لتدعيم إمكانيات المؤسسات الوطنية في الشراكة السياسية والعلاقات السياسية.
- * فتح المجال أمام تعزيز حرية انتقال السلع والخدمات ورؤس الأموال والأفراد
- * معاملة المهاجرين المصريين معاملة عادلة في دول الاتحاد الأوروبي
- * الاستفادة من الإمكانيات التي تتيحها سياسة الجوار في مجالات البحث العلمي والتنمية التكنولوجية.
- * الاستفادة من الإدارة التحويلية الأوروبية الجديدة في سياسة الجوار الأوروبي

لقد أمكن التوصل إلى إتفاق مع الجانب الأوروبي لبحث فرص إستفادة مصر من المزايا الإقتصادية التي توفرها السوق الأوروبية الموحدة، وتعميق العلاقات مع الاتحاد الأوروبي، ولذا سيتم تنفيذ خطة العمل من طريق مجلس الشراكة ولجنة الشراكة واللجان الفرعية، ومن المتوقع أن تصل مدة التنفيذ من 3 إلى 5 سنوات.

وقد عقد المهندس محمد منصور وفد نقل عدة جلسات حيث عرض على مسئولى الإستثمار الأوروبي والمفاوضة يشيكة نقل متقدمة خاصة بنظمية النقل البشري، والإستفادة من نهر النيل في إقامة موانئ نهرية تربط الشراكة الحالية التي لا تتجاوز 1% . كما تم الإتفاق على إرسال وفد رسمي من المسئولين الأوروبيين إلى القاهرة لمناقشة تفاصيل هذه المشروعات، ويبحث فرص التعاون المشترك في تنمية القطاع البحري، هذا وقد ناقش الوفد المصري مجموعة من المشروعات التي تقدم التعاون مع دول الجوار الإفريقي والتعاون بين مصر والسودان يقدم من الاتحاد الأوروبي أطرح مشروع تطوير المجرى الملاحي شمس

- زامبيي، بجانب مشروعات طرق وسكة حديد ونقل نهرى لربط بين مصر والسودان . إن إهتمام خطة عمل سياسية الجوار الأوروبية من الدورة الثالثة لمجلس الشراكة المصري الأوروبي التي عقدت في بروكسل تعبر من الأهمية بمكان لا تقتصر من تعاون مشترك في كافة القطاعات من تعليم وثقافة ومصر ونقل وزراعة بجانب الإستعانة ببرنامج الدعم المالي والفنى والأوروبي الذي تصل قيمته إلى 558 مليون يورو خلال الفترة من عام 2007 إلى عام 2010 .

وتتمنى النجاح لهذه الخطة كما سبق أن نصح المؤتمر الأوروبي مستشارى وزراء البيئة الذي إستضافته مصر في نوفمبر 2006، ولدى تم فيه إهتمام مبادرة إزالة التلوث من البحر المتوسط عام 2020

عاصم السيد أحمد



الافتتاح المنشورة لا تعبر بالضرورة عن رأى المجلة وإنما تعبر عن آراء كتابها ويجوز إعادة النشر مع الأمانة العامة للمصدر من أجل الشركات الرباعية في تحقيق انتشار أوسع وزيادة مبيعاتها بإدوار بالاتصال لتجديد مساحة الإعلان



شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع إحدى الشركات الرائدة العاملة في مجال تداول الحاويات والبضائع بميناء بورسعيد ومنطقة الشرق الأوسط وقد أنشئت الشركة لتحقيق الأهداف التالية :

- تقديم أفضل الخدمات والتسهيلات لبواخر الحاويات من مختلف الأجيال التي تتولى محطة حاويات الشركة.
- تطوير التشغيل عن طريق أحدث النظم التكنولوجية والعلمية في تداول الحاويات لتحسين خدمات المحطة وتحقيق أعلى إنتاجية تنافسية عالمية .
- زيادة معدلات التداول عاماً بعد عام حتى وصلت الى أكثر من ٩٠٠٠٠ حاوية مكافئة في ٢٠٠٦/٢٠٠٥ م .
- تداول البضائع العامة والحبوب الصب بأمان وبأقل تكلفة وأعلى كفاءة من خلال الموارد البشرية ذات الخبرة العالية .

نشاط تداول الحاويات

- ساحة الحاويات ٢٤٣٥٠٠٠
- الطاقة السنوية المخططة ٨٠٠٠٠ حاوية مكافئة .

المعدات :

- ونش رصيف عملاق .
- ونش رصيف متحرك . ونش ساحة عملاق (RTG)
- ونش ساحة (R.S) ٧ جرار موانئ بالمقطورة .

نشاط تداول البضائع

- يتم بالشركة تداول جميع أنواع البضاعة العامة والحبوب الصب .
- الطاقة التخزينية للبضائع الصب ٨٠٠٠٠٠ طن .
- معدل التداول ٨٠٠٠ طن / يوميا .

البناء الجانبي

- يقع على مساحة ٢٥٠٠٠ بمدينة العاشر من رمضان .
- طاقة المحطة ٦٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .
- مساحة المخزن المشترك ٢٢٠٠٠

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

www.mscegypt.com

مستوطنة الإسكندرية
مستوطنة الإسكندرية
مستوطنة الإسكندرية

**m
sc**
EGYPT



Daring to be different

Hot Line 19673 (19 MSC)

Head Office: 55 Sultan Hussein St.

Tel: +203 48 55 001 (9 lines)

Fax: +203 48 55 002

Royal Logistics

LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS



- Ocean and Air Freight Services
- Consolidation
- Customs Clearance & Documentation with Electronic Data Interchange (EDI)
- Warehousing & Distribution
- Removals
- Fairs & Exhibitions
- Project Logistics
- Inland Transport
- Insurance Door To Door Coverage

- * How did we arrive at Solution for this difficult equation ?
- * How could we have the ability to break the routine?
- * How could the cost of time element becomes zero ?

With us costs reduced . . with us quality is increased.

Electronic Procedures . .

Distinguished Administration.

You can count on us at all times under all circumstances for electronical customs clearance of your imported and exported cargoes specifically in Sokhna Port and Egyptian Ports in general

Cairo Office : 29 Farid St, Heliopolis, Cairo, Egypt
Tel.: +202-4149944-4184423-4184283 --- Fax: +202-4184428-4148877
Alexandria Office: 10 Al Mathal Al Romany - El Messallah- 2nd floor
Tel.: +203 - 4838952 - 4838951 --- Fax: +203 - 4877792
Sokhna Port Office: Sokhna Port Suez, Egypt
Tel.: +2062-3710050-3710219 --- Fax: +2062-3710051-3710221
Port Said Office: 21 El Gabarty Street, Port Said, Egypt
Tel.: +2066-3352940-3352941 --- Fax: +2066-3352943
Cairo Airport Office: International Cairo Airport
International Export Center - Office N°204
Tel. Direct: +202-2671468-2670671-2670672- EXT. 204



مرض إنجازات مصلحة الجمارك في سنتين
يوليو 2004 - نوفمبر 2006



كافة مخاطر التهريب

• دعم النمو الإقتصادي من خلال رفع القدرة التنافسية الخارجية للصناعة المحلية والقطاع الخاص

و تحسين الخدمة المقدمة وإنشاء علاقة مشاركة مع المجتمع التجاري

التوعية الحركية الجديدة

- 1 - حدوث التفرقة المجرىة الجيدة بالقرار الجمهوري رقم 39 لسنة 2007 وفقا لجداول التفرقة الصادر من منظمة المصارف المالية
- 2 - تم تبسيط الهيكل التعريفي وخفض الحد الأدنى للقات إلى 30%
- 3 - تم خفض متوسط فوات التفرقة من 96% إلى 66.9%
- 4 - أدى هذا التحويل إلى الحد من التفتش في التفرقة المجرىة
- 5 - تبسّس تطبيقها على المعلمين والتجار
- 6 - أدى هذا أداء التفرقة المجرىة
- 7 - الزيادة في فاعليتها في تحقيق أهدافها باعتبارها إحدى الأدوات الرئيسية في دعم السياسة الاقتصادية والمالية للبلاد
- 8 - تم فتح باب التفرقة من أجل المجتمع التجاري وتناول الإجابة على الاستفسارات المادية رؤساء المقاطعات بالإضافة إلى إقراره بضرورة إصدار قراره على وجهه

[illegible]

وقام السيد الأستاذ محمود أبو العلا رئيس الإدارة المركزية للتطوير والإصلاح العمري بتقديم عرض عن إنجازات الإدارة المركزية للتطوير والإصلاح العمري.

والأهداف الاستراتيجية لمصلحة الحمارك المصرية هي

- ١ - تنمية الموارد البشرية من خلال البرامج التدريبية وبناء القدرات من تصميم هيكل تنظيمي فعال يدعم عملية إنفاذ القرار إذ أن في الإحتياج للعاملين المعايير والممارسات الدولية من تطوير بيئة العمل المناسبة
- ٢ - مراجعة التشريعات واللائحة واستمرار من مفاضلتها ومتغيرات العمل الجمركي من التوفيقية بالتدريبات اللازمة وإحالتها إلى جهة الإختصاص لتأثير من يلزم بشأنها
- ٣ - تنمية الإمكانيات لإستيعاب المتغيرات الاقتصادية الجمركية وكذلك المبادرات الجديدة من تجهيز البنية التحتية اللازمة لذلك.

المادة

- تطوير الجمارك المصرية لكي تكون إدارة جمركية حديثة فعالة وذات كفاءة
- وضع ومراجعة وتشغيلية الإطار القانوني
- إعتراف المواشي منافذ لا مخازن
- تقوية السلطة وتعديد حقوق الموظف ومستوياته
- بلوغ أعلى المعايير العالمية والغضل
- الممارسات الدولية
- تسهيل حركة التجارة الدولية دون الإخلال
- بالولاية المصرية اللازمة لتأمين البلاد ضد



المهندس حسام لهبطه الأستاذ عبد العال علي

خط ملاحى لنقل الصادرات المصرية مباشرة الى أوروبا

(FERRIES) بعد رحلتي أسبوعيا من إسطنبول إلى اليونان لطلب الشاحنات والتوريدات التي كنت أديرها في الأسواق في كل من مقدونيا وإيطاليا.

وأضاف أن كلا من الدكتور يوسف بخرس غالي رئيس مجلس إدارة الشركة والمهندس رشيد محمد رشيد مدير الشركة والتجارة والعمليات الصناعية كانت بينهما لقاءات مهمة وأنها وافقوا على ما قاموا بالفعل في تحقيق نجاح كبير تمتثل في مضايقة كل التسهيلات الصناعية كانت تتطلبها هذه العملية.

الأشهر الماضية من قبل كان عمر الحبيش نائب المدير للشركة آنذاك على علم بالمشاكل والكليات التي تواجهها الشركة حيث تطلبته الجحورات الزاخرة من الأرباح. وأضاف أن كلا من الدكتور يوسف بخرس غالي رئيس مجلس إدارة الشركة والمهندس رشيد محمد رشيد مدير الشركة والتجارة والعمليات الصناعية كانت بينهما لقاءات مهمة وأنها وافقوا على ما قاموا بالفعل في تحقيق نجاح كبير تمتثل في مضايقة كل التسهيلات الصناعية كانت تتطلبها هذه العملية.

الأشهر الماضية من قبل كان عمر الحبيش نائب المدير للشركة آنذاك على علم بالمشاكل والكليات التي تواجهها الشركة حيث تطلبته الجحورات الزاخرة من الأرباح. وأضاف أن كلا من الدكتور يوسف بخرس غالي رئيس مجلس إدارة الشركة والمهندس رشيد محمد رشيد مدير الشركة والتجارة والعمليات الصناعية كانت بينهما لقاءات مهمة وأنها وافقوا على ما قاموا بالفعل في تحقيق نجاح كبير تمتثل في مضايقة كل التسهيلات الصناعية كانت تتطلبها هذه العملية.



عمره ۴۵ ساله

مکتبہ مصطفائی

في خطوة مهمة لدعم صادرات الخضار والفواكه مباشرة إلى الدول الأولى (أكثرها مبيعات) عبر محمد مصطفي رئيس شركة إكتينار إن إي جيري حالياً تشايفلر خذ (CHAMPIONS FERRIES) صاحب راحتيه أسبوعياً من الإسكندرية إلى اليونان لقل الشحنات والزيارات الدورية التي تمتعت بشعات الخضار والفواكه والمنتجات لثقافة مباشرة عبر الطريق البري إلى الأسواق في كل من هولندا وإيطاليا وألمانيا.

وأضاف أن خلا من المنتجات الخضراء يفرش على طرقات الجيزة والفيديا ومحمند رشيد وزيد وزهارة والهنسيه محمد طهسفي ومحمد علي دنالو جهواً كبيرة الخضر والنباتات المختلفة تشايفلر خذ الطعم هو من سام بالفعل في تحقيق نجاح كبير تمت في صناعته كليات الصادرات من الخضار والفواكه إلى الدول الأولى خلال الأشهر الماضية من جانب عالم محمد علي دنالو رئيس الشركة إن إعتاقل ثقل الخضار والفواكه التي تصديرها تمت بالتسليم عبر الوكيل التجاري إلى ثمة ثقل "الأكبر" من ثقل تشايفلر ومحمند زهارة بالعامر. هو هذه الشركة، وأضاف أن هذا الخضار سام بالفعل في الطلبات المستمرة المصرية من الخضار والفواكه إلى الدول الأولى.

كيف تضمن مستوى خدمة ممتازا عند اختيارك لشركتك المصدرة؟

[illegible]

مبنية التحقق من الإلتزام في التعامل مع المصالح الأجيالية والحيثية ومطالبات العود
من ذلك التماسك بهم حيث أن التمسك من أحد أهم المعاملات التي يسلمه لها الخطة بداية من تسلم
العملية إلى تسليمها و ذلك لأنهم في العملية Liability و Error and Omission Error and
بصورة، ومن عند التماسك الشركة يجب إيراد عماد كاشي ضيق والتزامات ومسؤوليات
كل طرف وشروط الاتفاق وتبديل مكان التمسك أو التمسك إن وجد و ذلك الإلتزام على الشرط
التجارية العامة التي غالباً ما تكون أحد بنود الاتفاق
وأخيراً فإن العبرة في اقتراح المصالح كدور في العملية الأجيالية ليست فقط بالنظر
الأساسي فهي من أهم العوامل في العمل على استدامة وإيجار أن السعر من أحد عوامل نجاح
التجارة، ولكن نظرهم أعمى العمل واستدامة مثل المعاملات الأجيالية بنجاح من حيث التمسك
بالتزامات والتسليم في الوقت المناسب بالإضافة إلى الأمان القوي من مراحل العمل في الأزمات
حتى بعد انتهاء العملية.

البيان	عدد البيانات الجوسكية	متوسط زمن الإفراج				طرق التقييم		عدد التقارير	الحكم
		العمل الجوسكي	جهات العرض	مصادر الضمان	إجمالي	مادة أخرى	مادة أخرى		
المركز للمقد	545	1.3 ساعة	21.59 ساعة	38.85 ساعة	61.74 ساعة	519	26	1	-
الإدارات المركزية التابعة	12546	0.92 يوم	1.20 يوم	1.90 يوم	4.02 يوم	10175	2371	13	6

بناء على الاجتماع الذي تم بين السيد المهندس / محمد مصيلحي نائب رئيس مجلس إدارة غرفة ملاححة الإسكندرية مع السيد المهندس / منصور وزير النقل وشرح سياسته لأبعاد القرار رقم 521 لسنة 2003 والفاسخ بتحصيل ميثاق الموانئ لرسم قدره جنيه مصري على كل طن من بضائع الترانزيت وتأثيره السلبي على الوكلاء الملاحيين إزاء نفاذ القرار بآثر رجعي فقد تفهم السيد وزير النقل الأبعاد السلبية لهذا القرار وانعكاساتها السلبية على الوكلاء الملاحيين، وقد اجتمع السيد المهندس وزير النقل مع السيد اللواء مختار عمار رئيس قطاع النقل البحري والسادة رؤساء ميثاق الموانئ وأصدر تعليماته الفورية بفسخه إيقاف العمل بهذا القرار لمنع إعداد دراسة كاملة متأنية.



المهندس / محمد منصور المهندس / محمد مصيلحي اللواء مختار عمار

أخبار من فوق السحاب



ضوابط موسم الحج القادم

وضعت مصر الطيران ضوابط جديدة لموسم الحج القادم تقضى بإعادة توزيع حصص المقاعد على متن الرحلات على شركات السياحة والهيئات الدينية والشركات والقرعة والهيئات والترانزيت والرحلات الخاصة لنقل حجاج أفريقيا، وسيتم تخصيص ما بين 20 و 50 % من قيمة التذاكر التي سيتم حجزها حسب الجوية التي يتم تخصيصها من الطائرات خلال عمليات الهبوط والإقلاع.

إيرادات مطار القاهرة الدولي

زيادة سعر تذاكر الأطفال
طالب الإتحاد الدولي للنقل الجوي "إياتا" ضرورة زيادة قيمة تذاكر الأطفال من عامين إلى 13 عاماً بنسبة 6% وقد قامت شركة مصر للطيران بزيادة قيمة سعر التذكرة العادية من 67% إلى 97%.

برنامج "التوقف في دبي"

حققت شركة طيران الإمارات نمواً كبيراً في مبيعات برنامج "التوقف في دبي" لركاب المصيرين خلال عام 2006 حيث بلغت نسبة هذا النمو خلال العام الماضي 385% بالمقارنة لعام 2005، ويستفيد من هذا البرنامج المصيرين المسافرون بين دبي سواء في رحلة الذهاب أو العود.

سماوات مفتوحة مع اليمن

تو تم فتح إتفاقية السماوات المفتوحة بين القاهرة وصنادا بفرض دعم الحركة الجوية والسباحية بين مصر واليمن، ويتم بموجب هذه إتفاقية تشغيل مصر للطيران رحلات مشتركة مع الخطوط اليمنية إلى مدينة عدن وقد سبق أن وقعت مصر إتفاقية أخرى مع الملكة العربية السعودية.

شركة طيران للخطوط الداخلية

تبدأ مصر الطيران من بداية يونيو القادم في تشغيل شركتها الجديدة لإكسبريس، الخطوط الداخلية والإقليمية، حيث تشمل الشركة طائرتي "كراون إيمير" في شهر مايو المقبل من الصلقة التي تم التعاقد عليها وتكلف 160 مليون دولار، وقد أكد المهندس محمد حسن رئيس الشركة أن التشغيل سيبدأ بمواعيد مناسبة لركاب على مدار اليوم بمسافر أقل من مصر للطيران.

أسعار جديدة للخدمات

صرح المهندس عبد الرحمن شريف رئيس شركة مصر للطيران للخدمات الأرضية بأنه تم الإتفاق مع المصنوعين بشركة الخطوط الجوية على تبادل الخدمات الأرضية بين الشركتين كل في مطاره، وذلك بغرض تحقيق التوازن المالي بين نفقات كلا الشركتين في الخدمات الأرضية وهذا لفتح من تحديد أسعار جديدة للخدمات.

التذاكر الإلكترونية في الخليجية

قامت شركة الخليج بترسيم نطاق تطبيق نظام إصدار التذاكر الإلكترونية ليشمل الخطوط الجوية البريطانية و طيران نسبة تطبيق هذا النظام إلى 70% في شبكتها.

محاضرات خريفية لملاححة الإسكندرية من 4/23 إلى 4/1

2007/4/15 2007/4/19	2007/4/5 2007/4/1	20	دورة المصادر (خمس أيام)
		2	محاضرة من الإقرار الجهمركي والإجراءات الجهمركية
		2	تدريب عملي شركة تيارك
		2	الرقابية
		2	تدريب عملي شركة تيارك
		2	محاضرة من إجراءات دخول البضاعة
		2	تدريب عملي شركة الحلول
		2	محاضرة من تخزين وشحن الحاويات، الجمارك
		2	تدريب عملي شركة الحلول
		2	محاضرة من تخزين وشحن الحاويات، الجمارك
		2	تدريب عملي شركة الحلول
		2	محاضرة من تخزين وشحن الحاويات، الجمارك
		2	تدريب عملي شركة الحلول
2007/4/23	2007/4/1		دورة فنية للتكامل مع النظام الإكسترنالي (يوم واحد)

ترشيح الأكاديمية لجائزة الأيزو

رشدت الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري برئاسة الدكتور جمال مختار البوالتة التي أعلنتها منظمة الأيزو العالمية لأفضل جامعة قامت بإعداد وتنفيذ دورات أو برامج تتعلق بالمواصفات والجودة وقد تقدمت الأكاديمية في المسابقة ببرامج معهد الإنتاجية والجودة التابع لها لنيل هذه الجائزة وفقرها 15 ألف فرنك سويسري

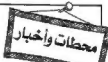


حاجز أمواج لبرنامج الدخيرة

طالب المسئولون بوزارة النقل بسرعة تخصيص المبالغ اللازمة لإقامة حاجز أمواج بعينها، السخية وذلك لرفع كفاءة عمليات التداول أثناء الشحن والتفريغ للسفن داخل الميناء والتحد من قوة الأمواج القادمة من البحر التي تؤثر على كفاءة الشحن وضحايا الأرصطة وجانب التكاليف على الأرصطة وتبلغ تكلفة الحاجز 60 مليون جنيه

بوليصة موحدة لثلاثة خطوط ملاحية

يتم في شهر مايو القادم جمع خدمات ثلاث خطوط ملاحية هي هاتسارمين وإيطاليا ماريتا والفرنسين في بوليصة واحدة تحت اسم لفرجين الخطوط البحرية والتجارة أن هذا النوع العربي لنقل البحري والجمعة الكبير يهدف إلى تحسين كفاءة النقل لدعم حركة التجارة الخارجية وأن الخدمات البحرية لنقل لفرجين تهدف إلى دعم ميناء الإسكندرية بإتجاه من الموانئ البحرية لمخافة شرق البحر الأبيض.



نظرة موانئ البحر الأحمر

الاثنين 2 أبريل 2007
فندق ماريديان شاليه بوليس - القاهرة

تحت إشراف
الجمعية العربية للملاحة

تحت رعاية

معالي وزير النقل
المهندس محمد منصور

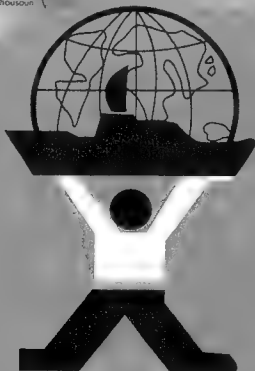
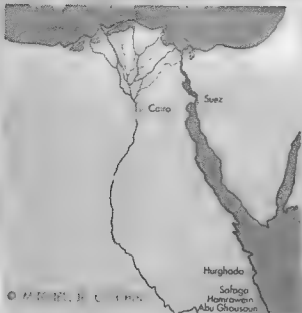
بالاشتراك مع
الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر

بإشراف
شركة تنمية ميناء السخنة
شركة ماريدايف للخدمات البحرية
الهيئة العامة للبترول
شركة نما للملاحة

MITCHELL JR. SERVICES

- * Support Commercial Vessels calling on Egyptian ports
- * Disptach Cargo (Loading / Discharging)
- * Ready to replenish bunker - luboil

The main function is saving time for shipowners, as well as protecting their interests and providing financial assistance



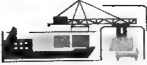
Mitchell JR. Co. Egypt

PORT SAID HEAD OFFICE : Memphis & Babil Street, P.O. Box : 1217
Tel.: 20 66-228 590 - 338591 / 2/3/4 - Fax : 2066 - 235 508 - 338594 - Tlx: 63157 LAMIUN

Email: mitjrson@idsc.net.eg

mitjrson@bec-online.com

U.S.A.-BRANCH: Tel.: 001- 410-5869548 & Fax: 001-410-5869549



وزارة التجارة
الشركة العامة للتجارة البحرية والبحرية
شركة الإسكندرية لتداول الحبوب والبضائع

مستودع البضائع

يسر شركة الإسكندرية لتداول الحبوب والبضائع رائدة شركات تداول الحبوب والبضائع بالجمهورية أن تعلن عن بدء تشغيل المستودع الجمركي الجديد التابع للشركة بمنطقة البشري اعتباراً من ١٥ سبتمبر ٢٠٠٦.

الوصف العام:

- تبلغ مساحة المستودع ٨٢٧٠ متر مربع دور أرضي وأربعة أدوار متكررة.
- يتوفر بالمستودع مجموعة من المصاعد الكهربائية خاصة بالبضائع حمولة ٣ طن.
- موقع متميز بمنطقة البشري القريبة من حدود ميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة الطرق الرئيسية بالمنطقة كذا القرب من كوبري القباري - باب (٢٧) المؤدى إلى الطريق الدولي الساحلي وباقي الطرق الرئيسية (الصحراوي - الزراعي).



- المستودع مؤمن عليه ضد المخاطر المختلفة ومزود بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية وكذا نظام إنذار مبكر ضد الحريق.

نشاط المخزن:

- تخزين جميع أنواع البضائع الواردة (F.C.L) - (L.C.L) ما عدا البضائع الخطرة والمواد الغذائية والأنوية.
- تخزين السيارات الخاصة بنظام الإفراج المؤقت (التريبتيك).
- التفريغ الفوري لمشمول الحبوب وسرعة إعادة الفوارج لتوفير غرامات التأخير.
- تقديم خدمات تداول البضائع بسهولة وسرعة ومرونة.
- بالمخزن مجمع جمركي متكامل مجهز بالحواשב الآلية لإنهاء كافة إجراءات التخليص الجمركي سواء الكلي أو الجزئي للرسائل بدون حد أدنى.
- إمكانية التأجير السنوي لمساحات تخزينية.
- تعربة متميزة ومنافسة.

نرحب بتهريفكم لمقر المستودع للتعرف على إمكانياته وخدماته.

العنوان: مستودع البشري الجمركي شارع البشري - القباري - الإسكندرية - تليفون: ٠٣/٤٤٥١١١٥

لعلمكم من المعلومات يرجى الاتصال بالشركة على الأرقام الآتية:

تلفن: ٠٣/٤٤٦٢١٧٤

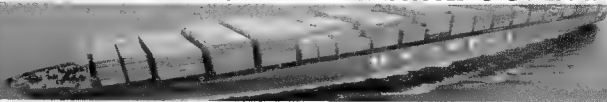
تلفن: ٠٤٥٦٦ A.C.H.UN

Website: alexcont.com

E-mail: alexcont@alexcont.com



HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.



EGYPT - FAR EAST SERVICE SCHEDULE

		Voy	Genoa	Barcelona	Fos	Damietta	Singapore	Hong Kong	Shanghai	Ningbo	Shikou	Port Kelang
EASTBOUND	Kaga	025 E	25-Mar	27-Mar	29-Mar	2-Apr	14-Apr	18-Apr	20-Apr	22-Apr	24-Apr	29-Apr
	B. Raya Dua	058 E	1-Apr	3-Apr	5-Apr	9-Apr	21-Apr	25-Apr	27-Apr	29-Apr	1-May	6-May
	Sirius	058 E	8-Apr	10-Apr	12-Apr	16-Apr	28-Apr	2-May	4-May	6-May	8-May	13-May
	B. Pelangi Dua	059 E	15-Apr	17-Apr	19-Apr	23-Apr	5-May	9-May	11-May	13-May	15-May	20-May
	Kuala Lumpur	001 E	22-Apr	24-Apr	26-Apr	30-Apr	12-May	16-May	18-May	20-May	22-May	27-May
	Canopus	055 E	29-Apr	1-May	3-May	7-May	19-May	23-May	25-May	27-May	29-May	3-Jun
	S. Azul	041 E	06-May	8-May	10-May	14-May	26-May	30-May	01-Jun	03-Jun	05-Jun	10-Jun
	Kaga	026 E	13-May	15-May	17-May	21-May	02-Jun	06-Jun	08-Jun	10-Jun	12-Jun	17-Jun
	Seattle	002 E	20-May	22-May	24-May	28-May	09-Jun	13-Jun	15-Jun	17-Jun	19-Jun	24-Jun
	Sirius	059 E	27-May	29-May	31-May	04-Jun	16-Jun	20-Jun	22-Jun	24-Jun	26-Jun	01-Jul

		Voy	Shanghai	Hingbo	Shikou	Hong Kong	Singapore	Port Klang	Damietta	Genoa	Barcelona	Fos
WESTBOUND	Sirius	058 W	16-Mar	18-Mar	20-Mar	21-Mar	24-Mar	25-Mar	4-Apr	8-Apr	10-Apr	12-Apr
	B. Pelangi Dua	059 W	23-Mar	25-Mar	27-Mar	28-Mar	31-Mar	1-Apr	11-Apr	15-Apr	17-Apr	19-Apr
	Kuala Lumpur	001 W	30-Mar	01-Apr	03-Apr	04-Apr	07-Apr	08-Apr	18-Apr	22-Apr	24-Apr	26-Apr
	Canopus	055 W	6-Apr	8-Apr	10-Apr	11-Apr	14-Apr	15-Apr	25-Apr	29-Apr	1-May	3-May
	S. Azul	036 W	13-Apr	15-Apr	17-Apr	18-Apr	21-Apr	22-Apr	2-May	6-May	8-May	10-May
	Kaga	026 W	20-Apr	22-Apr	24-Apr	25-Apr	28-Apr	29-Apr	9-May	13-May	15-May	17-May
	Seattle	002 W	27-Apr	29-Apr	01-May	02-May	05-May	06-May	16-May	20-May	22-May	24-May
	Sirius	059 W	04-May	06-May	08-May	09-May	12-May	13-May	23-May	27-May	29-May	31-May
	Antares	062 W	11-May	13-May	15-May	16-May	19-May	20-May	30-May	03-Jun	05-Jun	07-Jun
	Kuala Lumpur	002 W	18-May	20-May	22-May	23-May	26-May	27-May	06-Jun	10-Jun	12-Jun	14-Jun

Feeder Connections

* VIA SINGAPORE

Bangkok, Belawan, Calcutta, Cebu, Chennai, Chittagong, Dhaka, Haifa, Ho Chi Minh, Jakarta, Laem Chabang, Madras, Manila, Palembang, Panjang, Pasir, Gudang, Penang, Port Kelang, Semarang, Surabaya

* VIA HONG KONG

Foshan, Guangzhou, Huangpu, Macao, Shantou, Shekou, Shenzhen, Xinfeng, Yantian, Zhongshan, Zhuhai

* VIA SHANGHAI

Nanjing

FOR MORE DETAILS & BOOKING PLEASE CONTACT

Alexandria Head Office Tel: 03 4840680 Fax: 03 4848326

Cairo Sales Office Tel: 02 3450218 Fax: 02 3445734

Damietta Office Tel: 057 291777 Fax: 057 291777

Port Said Office Tel: 066 3344018 Fax: 066 3344017

www.kadmar.com

معهد تدريب الموانئ

الندوة الدولية الثالثة والعشرون للموانئ

التقنيات الحديثة في الموانئ بتنظيم من معهد تدريب الموانئ

تفطية / ياسمين عبد المجيد

تحت رعاية معالي المهندس محمد منصور وزير النقل عقدت الندوة الثالثة والعشرون للموانئ تحت عنوان «التقنيات الحديثة في الموانئ» بتنظيم من معهد تدريب الموانئ، وبالتعاون مع اتحاد الموانئ البحرية العربية وأكاديمية اللويدز البحرية بلندن في الفترة من 18 - 20 فبراير الماضي بقاعة الزهراء بمبنى هيلتون جرين بلازا - الإسكندرية.

وإلى المقامى الأساسية المرتبطة بجودة الأداء أصبحت هي المصنوع الرئيسى المؤثر على جذب عملاء النقل البحرى .

وعلى مدار ثلاثة أيام ومن خلال 6 جلسات ناقشت الندوة 22 ورقة بحثية مقدمة من (مصر - إنجلترا - فرنسا - ألمانيا - إيطاليا - كندا - دولة الإمارات العربية - السودان - نيجيريا) . سلط من خلالها الضوء على التطورات والمستجدات التى طرأت على نماذج لإدارة الموانئ والنقل البحرى بكافة قطاعاته . كما أن التطورات التكنولوجية السريعة والمتلاحقة التى يمر بها العالم اليوم قد جعلت التحديات التى تواجه الموانئ ومجتمعاتها أكثر شمولاً من أى وقت مضى .

أكد الدكتور حمادى حسان مدير معهد تدريب الموانئ أنه من المعروف أن كافة الأداء بالموانئ تعتمد على منظومة التشغيل - تكنولوجيا المعدات الموارد المائية والبشرية . معلناً أن المعهد قام بتطوير الجلسات الثنائية للتعامل مع التقنيات الحديثة فى مجال المعدات ونظم تكنولوجيا المعلومات ، وقد شمل التطوير : تطوير برمجيات محاكى الأوتيار

• إنشاء محاكى قيادة الشاحنات لتعامل سائقي الشاحنات بالموانئ والطرق .
• استخدام محاكى الإدارة الإلكترونية فى الموانئ البحرية بهدف دعم وإعداد الكوادر البشرية اللازمة للتعامل مع تقنيات نظم الإدارة الإلكترونية . وأضاف أنه على الصعيد الدولى قام المعهد بتوقيع مذكرة تفاهم مع أكاديمية اللويدز البحرية بلندن . وقد تم افتتاح العرض الخامس عشر للمعدات والتقنيات البحرية فى اليوم الأول للندوة .

ووسط الحضور الكثيف لرجال نقل البحرى ونخبة من رجال الأعمال ورؤساء هيئات الموانئ وأعمالين بقطاع النقل البحرى والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى ورجال الإعلام والصحافة .

أعطى المهندس محمد منصور وزير النقل فى كلمته التى ألقاها نهاية عنه ، لواء بحرى مفتاح همار رئيس قطاع النقل البحرى أن الوزارة تولي اهتماماً كبيراً بتنمية الموارد البشرية بتوفير كافة سبل النجاح لكافة الأنشطة البحرية ووضع المعايير اللازمة لكافة الموانئ البحرية متشبيهاً مع الاتجاهات العالمية وتوصيات الأمم المتحدة للتجارة والتنمية unctad ومنظمة العمل الدولية (ILO) .

مؤكداً أن شعار الفعالية الجيدة فى الوقت المناسب والتكلفة المثبتة من أهم عناصر النجاح للمنظمة النقل البحرى .

د. جمال مختار ولواء بحرى مفتاح همار

دكتور استاذ بكلية موانئ

وكان ملخص الجلسات كالاتى

تحت عنوان (خدمات الموانئ والنقل البحرى) كانت الجلسة الأولى برئاسة الريان عاطف حسن مرونى وقد تضمنت الجلسة عدة أوراق بحثية منها :
• شركة الإسكندرية الدولية لحطات الحاويات تحدث السيد نيهل بيست حيث قام بإلقاء الضوء على ما تم إنجازه من مشروعات وتجهيزات وإضافات لسعات التداول تم استعراض برامج التدريب المنبئة بالمحطة .
• التواصل بين الموانئ والطرق الحديثة بالموايل ووسائل



التكنولوجيا، تحدث السيدة شيرين وجدي مديرة التسويق بشركة رينغ التوزيع حول أنشطة شركة ألباسكوم وشركة رينج في أفريقيا وآسيا وميزاتها في أعمال الخدمات وتطوير الأداء وتمتيعها بالعلم.

• شركة كاتاليس للسويس الحدايات تحدث السيد غلاب ليل جين المكون التتبعي لشركة من نشاط الشركة منذ إنشائها وما تم تجارته في المرحلة الأولى وفي سلة تطويره على البيانات المتبعة في البرمجيات التالية والثالثات للسوق مشيراً إلى أهمية الشركة كترابيز من تجارة التوزيع.

وقعت عنوان (خدمات الموانئ والنقل البحري) الجلسة الخامسة برئاسة الأستاذ الدكتور عبد الحليم عيسى وفيه جاء فيها،

• تعظيم طابع الصيانة الحديثة واستخدام نظم إدارة (AMOS) استقرض من خلالها الدكتور بيجان فيسيندك مدير التكنولوجيا التطبيقية إدارة سيك تيل (Spec T&C) وأقرعت الورقة أهم التماثل التي يجب على نظم إدارة الأصول مراعاتها كما أوضحت الفرق الموجودة بين نظم تخطيط الصيانة قديماً وحديثاً واعداها حالياً على توليد بيانات أيضاً لرصد خبط الصيانة.

• تلبية استخدام الصندوق الأسود في تحليل البيانات تحدث الزيان السيد محمد شعيشع عن تاريخ تسجيل بيانات الرحلات بداية وتطور ذلك إلى التسجيل الرقمي الإلكتروني وذلك بغرض تحليل هذه البيانات في حالات الحوادث وبهيت إلى تصديق المنظمة البحرية الدولية على إلزام السفن باستخدام م صندوق الأسود بداية من العام 2008.

وقعت الجلسة الثالثة برئاسة البروفيسور إسماعيل مبارك استعرض من خلالها عدة أوراق بحثية.

• وعن التقييم البيئي وإقتصادي لمزايا مخططات خصمفة الموانئ الإقليمية يشرح المواني التجارية في نيويورك تحدث الأستاذ / شيدام أونيفيسكي عن مميزات الخصمفة في الموانئ الأفريقية من رفع الكفاءة وإنتاجية وزيادة الاستثمارات وأثر ذلك في تحسين القدرة التنافسية وبد من خلال تحليل أداء الموانئ التي تم تطويرها في القارة الأفريقية.

• عن أنشطة القومية المضافة بالموانئ ودور مدعى الخدمات القويستية تحدث الأستاذ / ياسمن محمد الميلاي معاصرة بمعد النق الدولي واليونسفاني الأكاديمية العربية للصنع والتكنولوجيا والنقل البحري - مصر عن أهمية خلق القيمة المضافة من خلال إنشاء مراكز لويستية بالموانئ وأبرزت دور مدعى الخدمات القويستية في حل مشكلات سلاسل إمداد.

• وعن دور الموانئ في الموانئ في ظل التغيرات الحديثة تحدث الأستاذ عبد الحميد مرسى خير عن تطوير الموانئ المبركة من خلال دراسة تطليلية لتطويرها في مراحلها المتعاقبة مشيراً إلى ضرورة تعديل قانون الموانئ بما يحقق تعبيراً "التغيرات الحديثة" ويوطع الموانئ المبركة مع شبكة الموانئ.

• الممرات السيلية في التجارب الدولية لإدارة الهيكلة الإذابة تحدث الدكتور / محمد إبراهيم استشاري معاصر تدريب الموانئ - مصر حول التغيرات الحالية والمتصائل إدارة الصنية ومدامى الهندسة الإذابة وذلك من خلال دراسة ميدانية عن إعادة هيكلة بعض اللوسيات.

وجرت الجلسة الرابعة بعنوان تطوير الموانئ برئاسة السيد اللواء يعقوب / مختار عبد الواحد عمار رئيس قطاع النقل البحري - مصر استعرض من خلالها،

• تطوير الموانئ المصرية ودعم كفاءتها الأستاذ الدكتور إسماعيل مبارك رئيس مجلس إدارة والمضو المنتدب شركة تسيير مياه المستنق - مصر إلى المشكلات التي تواجه الموانئ المصرية من حيث الأسلاك والتأخير والفائق الاقتصادي وعلاقة ذلك بالتغيرات المتضاربة. وبينت الورقة الأهداف

الإستراتيجية المطلوب تحقيقها مع بيان الخطط والأساليب المطلوبة لتحقيق هذه الأهداف.

• ورقة إستراتيجية مستقبلية تطوير الموانئ المصرية. اللواء بحري / محمد زكي محمد أقرعت الورقة الإقتصادية الهام الدنيا، وأهمية تطويره ليصبح مركزاً للخدمات في منافس للاء، وأهمية ضرورة توفير الإمكانات الكاملة للميناء، وصولاً إلى ميناء مطور.

• وحول جودة خدمات الموانئ، ومقتضىات تطوير الموانئ، الحورية جارت كماله الأستاذ / محمد غريب حول أهمية تطبيق نظم الجودة ومبادئها على خدمات الموانئ وأثره في تعظيم الفائدة ووضعت تطور مدابير تطبيق الأداء، وبينت الخطوات اللازمة لرفع مستوى الجودة في أداء الخدمة.

• نحو تطبيق نظام كفاءة النقل الدولي متعدد الوسائط في مصر المهندس / محمود سامي وفيه تحدث عن التطورات الحديثة في مصر النقل البحري وأثرها على الموانئ وتطور تطوير الأسطول المصري وتدراسة عن موقف الأسطول المصري والأسلوب الأمثل لتطويره.

• عن التخطيط الإستراتيجي بدوره في تعزيز القدرة التنافسية لخدمات النقل البحري تحدث الدكتور / أيمن السراوي عن مفهوم التخطيط الإستراتيجي وعلاقته بتعزيز القدرة التنافسية للموانئ وأثره في المستوى رفيع الإستراتيجي داخل كل مشاة كفاءة للأعمال ثم خلال المجالات الوطنية وصولاً إلى المستوى التشغيلي والقياس والمناخية.

الجلسة الخامسة برئاسة الدكتور / حاتم الكرواني مساعد رئيس الأكاديمية لشؤون البعثات بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

• عن تحديثات القضايا البيئية في موانئ البحر الأبيض قال الدكتور / يوزاد فرانك مدير معهد التدريب بالبحر الأبيض المتوسط - فرنسا أن تطور الموانئ البحرية في كرتها مجرد ملجأ لرسو السفن إلا أن أصبحت مصدراً مالياً قومية المضافة، وأثره في المستوى رفيع الإستراتيجي داخل كل مشاة كفاءة للأعمال ثم خلال المجالات الوطنية وصولاً إلى المستوى التشغيلي والقياس والمناخية.

• عن أهمية شريط البيئية من خلال وضع السياسات البيئية على غرار ما فعلته دول الخليج العربي في ظل التغيرات في الجوانب والبيئة.

• والمدير القياسي البيئية والصحة والسلامة في الموانئ الدكتور الهنسي / منتر الأسدى أشار إلى هذا المفهوم وأثره على تصديق الأخطار والتحديات للسلاسة والبيئة البحرية ووضعت أثر ذلك على إقتصاديات الموانئ وتطورها المستقبلي وركزت الدراسة على وضع أسس قياس أداء الموانئ من وجهة نظر السلاسة والبيئة.

• عن دور الموانئ السوانية في معالجة التلوث بالمخلفات الصلبة وأثره في حماية البيئة البحرية تحدث الدكتور محبوب حسن عن التهديدات البيئية لساحل البحر الأحمر في السودان من تنامي الأنشطة الاقتصادية المضافة وتوسع التوسع البيئي من جراء مخلفات المدن وإك على الدور الهام لبيئة الموانئ السوانية بالتزامن مع السلطات المحلية ملجأ لهذه المخشكة.

الجلسة السادسة بعنوان الموانئ ولكولوجيا المعلومات برئاسة الهندسة هالة سعيد الشريد استعرض خلالها التطورات الحديثة في تسيير تيار للمعلومات الإلكترونية في أنشطة الموانئ تحدث الدكتور وريوتر ريفيتر استاذ مشارك - جامعة جنوا والسيدة فرانسيسكا أروبايا باحت - جامعة جنوا - إيطاليا عن الفعورة بين التقدم السريع في تكنولوجيا المعلومات والمثلطة البيئية وأثقت الفعورة بين دور الموانئ كقوية جعل معارستها ومعالجتها متوجبة بالرق الإلكتروني وأوردت الورقة أمثلة تطليلية من آسيا وأوروبا.

• استخدام تداريل البيانات بالوسائل الإلكترونية في تطبيقات النقل البحري في أنشطة البوابة السويس تحدث الدكتور / محمد قتيبة والأستاذ / أحمد المري حول أثر استخدام تداريل

المعلومات الكروانية على تحسين التنمية وحفظ الثقافات والاختلافات ما يجعلها نموذجاً عالمياً للتطبيق على الموانئ ناقشت الصيرورات المحتملة، التا، التطبيق وكيفية تداريلها.

وفي الجلسة السابعة تم استعراض ملخص الأوراق البحثية وشروع التوصيات وهي كما يلي،

• النص في عقد الاستقلال المالي الخاص على نظم الصيانة الحديثة واستقدام نظم التشغيل الحديثة في إدارة الأصول في العمل بهدف تعزيز نظم الإدارة العامة للصيانة الحفاظ على معدل الأداء والماتالي فترة الصيانة في القاسفة.

• النص في عقد الاستقلال القطاع الخاص بالاستخدام التقنيات الحديثة في التدريب خاصة استخدام الجاكيتات بالكمبيوتر المعلقة في تدريب العاملين بالموانئ ومطحات تداول البضائع وأعمال الأتاريف والرفاهية المصرية والاستفادة من إمكانات المحاكيات القريبة المتوفرة بمعد تدريب الموانئ والأكاديمية لتعليم وتكنولوجيا في النقل البحري، في مجال سلامة الأرواح على ظهر السفن ومن الخبرة المكتسبة من أعمال إنشغال صندوق جمع البيانات من البعثة رقم 98، يعمى المؤتمر برلع توصية المنظمة البحرية الدولية على تبنى أعمال التدريب لخطوط تسيير جهاز جمع البيانات (الصندوق الخاص) على ظهر السفن فيما يسمح بسهولة لإنشغال في حالة حوادث النقل كالتحليل تطوير جهاز جمع البيانات بما يسمح بزيادة حجم المعلومات المخزنة من تشغيل السفينة وبما يسهل أعمال التحليل الفني لأسباب حداثات النقل.

• العمل على امتداد تطوير ميكنة الجمارك في باقي الموانئ المصرية والعمل على تحديثها بالمعلومات والبيانات عن كافة المتاحات عن الموانئ لتسهيل تدفق المتاحات.

• التركيز والعمل على إدخال وإنشاء خدمات القومية المضافة في الموانئ المصرية والبيانات من خلال إنشاء المركز القويستية ومراكز التدريب والأدوية التي أصبحت مفهوم التاكت متعدد الوسائط ودور مدعى الخدمات القويستية في الموانئ.

• استكمال منظومة تطوير الموانئ المصرية توصى التدوة بأهمية العمل على سرعة إعداد التشريعات الخاصة بالنقل البحري السلاسة وذلك بالتنسيق بين وسائط النقل المختلفة في مصر ووزارة النقل ووزارة العدل، ويمكن الإقتداء بأنفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط وقانون النقل متعدد الوسائط الحكمة التنموية والقانون الجارى إعداده من خلال من الأربن التعاون مع منظمة الأسكوا.

• مواكبة أعمال التحديث الهامة في البنية التحتية للموانئ المصرية وفيه يجب العمل على تنفيذ برامج مراحل تطوير الموانئ المصرية وإثراء البنية التحتية بالوسائل السانية التي أعدتها وزارة النقل وذلك بتطبيق إعادة هيكلة الموانئ، لرفع كفاءتها وتحسينها.

• على ميات أو شركات قابضة وتطبيق التطبيق الحاسبي التجاري وإعادة صياغة التشريعات الخاصة بالموانئ.

• تكديك الدولة الإستراتيجي والتطليلية على جميع أشتويات تعزيز القدرة التنافسية للنقل البحري والموانئ من خلال الخطط الإستراتيجية قصيرة المدى ومتوسطة المدى وطويلة المدى.

• العمل على توفير التسهيلات اللازمة في كافة الموانئ لاستقبال ومعالجة مياه الصابورة للحفاظ على المستويات البيئية والصحية والإقتصادية في الموانئ طبقاً للمعايير القياسية الدولية.

• تبنى واستخدام المعايير القياسية العالمية للحفاظ على البيئة والسلاسة والصحة في الموانئ.

• التأكيد على أهمية الإدارة الفعالة للنفس ودور إدارات الموانئ في آرام وتحسين الجودة المباني على النقل عن استخدام نظم المعلومات والتكامل مع معلومات الموانئ تحقيق الهدف من تطبيق نظم المعلومات المتطورة نحو رفع كفاءة الخدمات وسرعة أدائها وزيادة القدرة التنافسية للميناء.

العراق الشقيق .. إلى أين

بقلم عبد السلام السيد أحمد



إضافات العاصمة العراقية في مقر وزارة الخارجية مؤتمر بغداد الدولي الذي شاركت فيه دول جوار العراق والدول الخمس الكبرى دائمة العضوية في مجلس الأمن والجامعة العربية ومنظمة المؤتمر الإسلامي حيث تمت مناقشة خمسة محاور رئيسية تتمثل في : دعم الجوار للعراق في الفترة الراهنة في المجالات الأمنية والسياسية والاقتصادية بما فيها إعادة الإعمار، وخفض الديون العراقية، وأوضاع اللاجئين والمقيمين العراقيين في دول العالم، وخطة فرض القانون، ودعم مشروع المصالحة الوطنية، وقد تزامن عقد هذا المؤتمر مع استبعاد مجلس الأمن الدولي لإصدار قرار يفرض عقوبات جديدة على إيران بسبب برنامجها النووي.

وقد سبق هذا المؤتمر إجتماع تشاوري لوزراء الخارجية العرب أعضاء اللجنة الخاصة بالعراق عقد بمقر وزارة الخارجية المصرية حيث تم الإتفاق على أهمية مؤتمر بغداد باعتباره يوجه رسالة تضامن إلى الشعب العراقي، ودعمه له في بناء مؤسساته الوطنية على أسس غير طائفية والنهوض بأعباء التنمية والإعمار، وقد أشار أحمد أبو الفيط وزير الخارجية المصري إلى أنه نتيجة لأعمال العنف والاستقطاب الطائفي يظل الوضع الحالي في العراق بعيداً عن تطوعات العراقيين وأمالهم، وشدد على ضرورة إتخاذ خطوات علمية ملموسة لتحقيق الوفاق الوطني لأنه لا سبيل للخروج من الأزمة الراهنة في العراق، ولن تنجح أية خطة أمنية أو عسكرية ما لم يصاحب ذلك جهد جاد وخلق لإنجاز مصالح وطنية حقيقية بين القوى السياسية العراقية وتقديم تنازلات متبادلة بين الأطراف المعنية لإعلان المشروع الوطني العراقي، ولابد من مراجعة الدستور وإعادة النظر في بعض بنوده لتوسيع المشاركة السياسية لجميع الشعب العراقي، ومراجعة وتعديل موضوع هيئة إجتثاث البعث.

مؤتمر بغداد الدولي

إفتتح مؤتمر بغداد الدولي بكلمة موهاب زبيدي وزير الخارجية العراقية الذي رحب فيها بالمشاهدين وأنه يتطلع لأن يكون المؤتمر خطوة إيجابية، محادثات على مستوى رفيع، ويتوقع مساعدة جيران العراق في حفظ الأمن، والمساعدة في تحقيق الإستقرار به وتغليب حدة التوترات الإقليمية القائمة في الشئون الداخلية لبلده موضحاً أن العراق لن يقبل أن تتحول أراضيه إلى ساحة تصفية للزعماء الإقليميين والدينية أو لتلويح إلى دولة يطالب بمساعدة دولية لوقف دعم وصول الجماعات المتشددة في العراق وأن يده على استعداد لتسوية الخلافات الدولية والإقليمية سلمياً، وحث المالكين القوي الإقليمي والدولية على متابعة الحوار التسوية الخلافات حول العراق كما أنه حذر من أن تتأخر العنف الطائفي في العراق يمكن أن يتسع ليشمل دولة أخرى في منطقة الشرق الأوسط، ولابد من إنشاء موقف صارم ضد الإرهاب في العراق.

وفي نهاية المؤتمر اعتبرته الحكومة العراقية نجاحاً بعد إتفاق دول الجوار والقوى المالية بما في ذلك الولايات المتحدة وإيران وسوريا على وقف العنف الطائفي ومنعه من الإنتشار إلى دول المنطقة. كما وافق المشاركون على تشكيل مجموعة عمل حول مسائل الأمن والأمن واللاجئين، وصرح موهاب زبيدي بأنه تم أيضاً الإتفاق على تشكيل ثلاث لجان فنية لمبحث قضايا التعاون الأمني واللاجئين والعراقيين واعدادات الطاقة.

أقوال على هامش المؤتمر

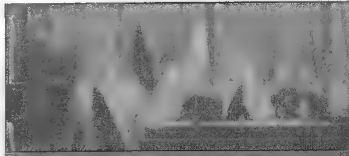
لقد كانت هناك آراء وإقتراحات وجهها نظر على هامش المؤتمر من أهمها:

- إعتراق الجنرال ديليد بورتويس قائد القوات الأمريكية في العراق بأنه لا يوجد حل عسكري للعنف في العراق حيث أن القوات الأمريكية وقوات الأمن العراقية لا يمكنها حل مشكلة العنف بدون إجراء سياسي بين الزعماء العراقيين ومصالحة مع الهجمات المتفرقة خاصة بعدما تزايدت عمليات المقاتلين خلال فترة تنفيذ الخطة الأمنية الجديدة التي تستمر حتى يونيو القادم موعد بلوغ هذه الخطة ثمرية فرتها.
- دعوة زباني خليل نائب السفير الأمريكي لدى بغداد جيران العراق لإبذل المزيد من الجهود لوقف تنقل المقاتلين والأسلحة التي تلويح إلى تفاقم العنف بالعراق، (ويعتبر هذه الدعوة إشارة واضحة لكل من إيران وسوريا)
- مطالبة مندوبي إيران في المؤتمر واشنطن بالإفراج عن خمسة دبلوماسيين إيرانيين تم إعتقالهم في العراق بعد غارة قامت بها القوات الأمريكية على مكتب تابع للحكومة الإيرانية في مدينة أربيل.
- جاء على لسان ديليد ساترفيلد منسق وزارة الخارجية الأمريكية إعتراق واشنطن بالبور الكبير للنزول المجاورة للعراق في حل القضية خاصة سوريا وإيران، وإشار ديليد إلى أنه إذا طلب السوريون وإيرانيين مناقشة قضية العراق معهم فإن ذلك غير أمركا لهم ظهورها.

كلمة أخيرة

لقد إنتهى مؤتمر بغداد الدولي من نتائج حاسمة لإنهاء العنف، والحد من كثافة الإنتقال الطائفي ويرجع ذلك إلى إخطاف الإدارة الأمريكية في إدارة شئون العراق وفشل إدارة بوش مما أدى إلى زيادة كثافة الإنتقال الطائفي، هذا وقد ذكرت مصادر في الكونجرس الأمريكي أن اللادة الديمقراطية في مجال النزاع يعنون مشروع قرار لمطالبة بسحب الوحدات القتالية بالجيش الأمريكي من العراق قبل نهاية عام 2008 إذا فشلت الحكومة العراقية في الوفاء بالإلتزامات الأمنية المطلوب تويلها، إلا أنه على الجانب الآخر فقد أكد البيت الأبيض أن الرئيس بوش سوف يستخدم حق الفيتو ضد هذا المشروع.

إن الطريق إلى حل تعقيدات الوضع في العراق يتطلب التوصل إلى إحتواء الإنتقال الطائفي الداخلي وإتفاق السنة والشيعة لتحقيق المصالحة الوطنية التي تعتبر أساس الإستقرار السياسي في البلاد، ولابد من تضامن الجهود الدولية والإقليمية لإحتواء المخاطر وإيقاف إنتشارها إلى منطقة الشرق الأوسط



موهاب زبيدي عن الكلمة والكني يلقى كلمته وخامساً إندوم الدول المشاركة



الدنيا التي نعيش فيها

منذ أن عاش الإنسان في الدنيا، كان يهمة أن يعلم شيئاً عنها. وعندما كان يعيش في كهف، فإن بقائه اعتمد على هذه المعلومات، لأنه إذا اعتقد خطأ أن جميع الحيوانات من حوله غير مقتصرة وأن كل الحيوانات أليفة، فقد يحتمل أولاً يعود سالماً إلى كهفه. وكانت حياته بسيطة تمتد لأمال قليلة في أي اتجاه، ولكنه كان يظن أن حوله كانت غريبة تدفع الرياح وتبعث الأصوات التي كان يسمعها وتحرك الأشجار عندما يحل الظلام.

ما بين 3 إلى 5 مليارات سنة مضت، كما يتابع التغيرات الجيولوجية التي حدثت في تكوين وبناء الكرة الأرضية من تسبب تشققاتها وبمغرها بالاء الذي نتج عن برودة البخار التي انبثقت من داخل الكرة الأرضية وبني تربة ويتقلص، والارتفاعات التي انتجت الجبال وقيعان المحيطات، والفتحات الجبلية المتعاقبة، وتآثيرات الترسبات البيئية لسطح الأرض بالمثل في القشرة الأرضية بلاء والجليد والرياح. كما تغير الظروف الثابتة التي تجعل تطور الحياة على كوكب الأرض ممكنة من طبيعة الأرض ووفرة المياه والهواء الجوي المحيط بها، فالكرة الأرضية وحدها في المجموعة الشمسية وفي المجموعة كواكب تتوافر بالبيئات التي بدأت فيها الحياة والهواء الجوي الكثيف الذي يسمى الكائنات الحية من الحرارة الزائدة التي تسود باقي الكون.

وصف الكتاب قيعان المحيطات والتي تم وضع خريطة لها مؤخراً بالتفصيل كما يصف التغيرات المائية في المحيطات والد والجزر والثلثيات على سطح مياه المحيطات. كما بين الكتاب عملية الهواء، وتآثيرات المستمرة وتيرة التغير والترسيب والتي شق القارات مئة بالمائة، ومُنْتَجَة الزلازل، وشق القارات تاريخ الحياة خلال العصور الجيولوجية، ويشرح ببساطة ويوضح الفيزياء الأساسية للحياة التي أدت إلى وجود جميع الكائنات الحية. الكتاب من العلية القيمة منذ 1.5 مليار سنة، وكيف بدأت الحياة بمخططات بعيرة ذات أجسام رخوة، ثم منذ 200 مليون سنة حين انتشرت الزواحف وتطورت حتى ظهرت الثدييات والصحراء، ثم منذ 75 مليون سنة حين انتشرت في الأرض الحيوانات الشبيهة.

ويصور الكتاب الفوضى والامكان المختلفة التي وفرتها وتنوع التكيف المعجز لمختلف أنواع الحياة في كل مكان على وجه الأرض. يشرح الفوضى الجذابة بشرح الكتاب مظهر للحياة الغريبة الحياة فيها، والتي هي خارج معلوماتنا وخيالنا. يشرح صور ملوك وأوصاف المناطق الصحراوية برمالها القاحلة والأراضي الصلبة الجافة والتي كانت تسكنها مخلوقات صغيرة جداً وكثيرة، وكانت تغليها نباتات تروى بمياه الأسرار ولا يوجد منها في أي أماكن حولها، وعلى العكس من ذلك، كانت هناك الغابات الإستوائية حيث النمو والكثيف والأشجار العالية، كما كانت هناك مناطق بعيرة فيها جلد دواتو غريبة من الحياة والصخور المرجانية الشبيهة، واختصاراً، فإن الكتاب يعتبر مساهمة عظيمة لأيد أئمة وتعلم الكثير من الناس.

رغم أن هذا الكتاب صدر سنة 1955، فإن المعلومات التي يوصيها تعتبر مفيدة للعديد من الناس، وأن ما استجد من اكتشافات ومعلومات ربما لا تتطابق مع ما جاء في هذا الكتاب ولا تفتي من معرفة متواضعة.

طهلاولة:

The World We Live In
Time Incorporated New York, 1955.

وفي مكتبته هؤلاء العلماء والإستفادة من هذا الزخم من المعلومات، فإنه يلزمنا توضيحاً وتفسيراً لتوجيه وإرشاد جميع الناس من غير العلماء وكما يلزمنا جميع المعلومات التي ظهرت في العديد من ميادين البحث. ونحن نحتاج مشروحة ومفصلة للناس العاديين.

إيضاً في جعل تعديلاتنا واضحة ومفهومة وجعل فحواها جامدة، فقد كان هناك ميل متزايد في كل علم من العلوم للإرتداد المساحات القريبة الحدود بين العلم الأخرى، وهذا أدى في النهاية إلى إحتياز هذه الحدود فصار لدينا كيميائيين طبيعيين وبيسيمييين كيميائيين وعلماء كيمياء حيوية وغيرهم.

ومعهم يقتضون بامور تشمل علم أو أكثر لكل علماء الأبحاث الذين يعملون في حدود علمهم فقط ويتخصصون في مادة علم فقط. فإنهم يركزون أبحاثهم على مشاكل معينة في حدود تخصصهم في علم، والقيام منهم لديهم القدرة والجل إلى كتابة تفسير مادة واحدة أو مائتين، ويخصصون كتباً معينة مجبوبة للجماهير تشمل علم مواد علمية ما يلائم الرغبة التي الناس لمعرفة المعلومات التي يفسر ويشرح لفكرة الدنيا دون أن يشغلوا أنفسهم بالتعمق في تفاصيلها العلمية.

لهذا، فإن هؤلاء الذين يبرزون ويفسرون المواضيع المهمة ليتمكنوا من فهمها، وهناك الكثير من العلماء يعملون للكتابة، وسامعون في تآلفات تتركز على المواضيع العلمية، كما أن هناك بعض المصنفين الذين ليسهم القدرة ليكتبوا في المجالات الطبية لإيضاح لفهم الناس. هؤلاء المصنفين يستلهمون فهم المعلومات العلمية التي يستنبطون من العلماء ويقومون أيضاً بالتعبير عن هذه المعلومات بأسلوب مبسط وبالصور مساعدة على فهم الناس من غير العلماء، على فهم هذه المعلومات. هؤلاء المصنفين عليهم تفكير البعجة بين القارئ وبين الأبحاث الذين يقتضون في العلم يقومون بأعلى الفكر من عامة الناس من فهم العلماء، الذين يهتمون معرفة معنى هذه المعلومات. لذلك كتب العديد منهم باللغة العلمية التي أحياناً تغطي الجاهل الحقيقية للعلم والعلماء.

ويُعتبر هذا الكتاب من إخراج المصنفين وكيفية من الصعابة، والحزوز في هذا الكتاب لصعوبة في إظهار ما هو مهم في الأحداث، فلا هو مُتَمَكِّن في العلوم ولكنه مجموعة شواهد وموضوع بالصور التكوينية، وهو واضح ومُدَّق ويوصي تفاصيل حقيقية عن الدنيا التي يعيش فيها. والتوجيه، رابع البيوع في ثوب جديد، ولكن يتضمن نواحي في العلم وتعلم فحواها الأخرى، وعلم الجاهل وعلم الجاهل القيمة والجغرافيا وطول الجاهل يعلم طوله الجاهل التي أنه يشمل جميع العلوم التي لها صلة بالذات وميائنا.

والكتاب يشرح بالصور النظرية الشاملة للعلم من كيفية وجود ونشأة الكرة الأرضية، وهي بإرادة الضم، منذ

واليوم لازالنا نهم ببنينا ولكن لأسباب أخرى مختلفة. وإكتشافات بحابة أنفسنا من قوى الطبيعة لم ترتفع، ولكنها أصبحت الآن أهمية من حيث الإستغلال الصناعي وروح الفضول فيها. فسلالة الإنسان صارت في الساحة الأرض أولاً بسبب حرصها على المعرفة وفكرتها الغربية على التعلم، ويعضتنا بعضنا أساساً بأعمال الإنسان من إكتراكتها، وعضتنا بدرس الطبيعة بخيال اللورب من إلتاكار التي يصعب إستحضارها عن ما قد يحدث من المخلفات التي لا يمكن السيطرة عليها.

ومن الآن نجد راحة هائلة في تأمل جملة الطبيعة من تحريك الطيور والرفرافات، والحركات الرشيقة للأسماء والفلان وإرتعاش أوراق الشجر فوق سطح جداول المياه وبراقية إنبات الثور في الشرق قبل شروق الشمس، وهذه الراحة الهائلة مطوية في هذه الأيام المصيبة. يجب علينا أن نوقف إقتناعنا الكثير بتغيير الطاقة والحيث عن مورادها في دنيا وأن نأخذ راحة متعمقة التي ينوونها للأجيال المقبلة، فإن إقتناعنا بالعالم ينبع أساساً من شغلنا للمعرفة والفهم اللازم لنا والذي ينمو بمرور الأيام.

والفهم بأمر الدنيا ليس شيئاً بسيطاً في يومنا هذا، فقد إمتد العلم بمعلوماتنا عن الدنيا وأعظمها أثناء مقفلة ويؤمن نهاية العلماء ويناطرونهم والأصلية والفنية قد وسعت وتحت نظرتنا لكن في مايراه المجموعة العلمية والجيرة المحلية إلى خارج الفضاء وإستافات أكثر من مليار سنة خفية، مكتشفين حواض ومواقف عجيبية وسيدة سواء في الوقت أو في الفراغ، حتى أننا نتحدث في تسديدها أو إعتبارها حقائق، فمنذ عدة سنوات مضت، رأينا من خلال المنظار الإلتراكتي الإلتراكتي الهائل بين مريكين كيبورين والذي حدث منذ أكثر من 200 مليون سنة، وفي ظل هذه الأحداث، فإننا نتميل إلى تصديق مقالة أحد العلماء، «أن الدنيا هي إجملة إعتناية في عالمنا اليوم».

ويتمنا ينظر علماء الفضاء أبعد وأبعد في الفضاء النفاثي، فإن علماء طبقات الأرض قد تصفوا في تاريخ الأرض ومخلفاتها، وتابعوا التطور خلال مئات الملايين من السنين، وعلماء الكيمياء والطبيعة قد وصلوا من خلال إكتشافاتهم إلى ما بعد الذرة، ليجدوا في مملكتنا من خلافاً تأتي من التفاعل بين أجزاء صغيرة جداً، حتى أن مليارات من هذه الأجزاء تكون أصغر جسم يمكننا أن نراه حتى بمساعدة الميكروسكوب الإلتروني.

وعلم والجغرافيا كذلك فتأمل ما معلوماتنا عن أماكن في الطبيعة الجاذبية حول قطبي الكرة الأرضية كما أن علماء البحر قد إكتشفوا، في طريق محسبات السموات في أصاقل البحار، وجود سلاسل كبيرة من الجبال والوديان التي تترك على بُعد أميال على قاع البحار والمحيطات. إذن، فهناك مخزون ضخم من المعلومات تراكت وتكتست بإرسطة العلماء والمتخصصين، ولكنها ظلت في عقل

ماذا تعرف عن التكامل الإقتصادي؟

بقلم محاسب سعيد رجب شرف. الخبير المالي والاقتصادي



إن كلمتي التكامل الإقتصادي تعني العملية الاجتماعية والاقتصادية التي يوجهها تزال جميع الحواجز بين الوحدات المختلفة والتي تؤدي إلى تحقيق تكافؤ الفرص أمام جميع عناصر الإنتاج ليس على المستوى الوطني فقط بل والإقليمي أيضاً. وفي تعريف أكثر تعديداً لكلمتي التكامل الإقتصادي أنه من الممكن تحقيق التكامل الإقتصادي الإقليمي بسهولة أكثر في ظل التكامل الدولي. ومن ثم فإنه يكون قد استبعد من تعريف التكامل الإقتصادي التكامل الاجتماعي والذي يشمل المساواة في مكافأة عناصر الإنتاج. فالتكامل الإقتصادي على هذا النحو يعني أنه يشمل كافة الإجراءات الكفيلة بإزالة أسباب التمييز بين الوحدات أو المنشآت الاقتصادية. ويعرف علماء آخرون التكامل الإقتصادي بأنه عبارة عن إيجاد أحسن السبل للعلاقات الاقتصادية الدولية والعمل على إزالة كافة العوائق أمام هذا التعاون. ويرى البعض الآخر من علماء علم الاقتصاد أن الاندماج الإقتصادي من المنظور الإقليمي يحمل العديد من المعاني ولكنه يأخذ صورة من صور التعاون الإقتصادي الدولي ويدخل ضمنه منطقة التجارة الحرة والاندماج الجمركي والسوق المشتركة والاندماج الإقتصادي ويرى هذا الفريق أن الاندماج الإقتصادي ليس هدفاً في حد ذاته إنما هو وسيلة لتحقيق الأهداف الاقتصادية التي تسعى إليها الدول المشاركة في هذه المنظمت.

ويمكن تلخيص كل هذا في أن التكامل الإقتصادي عبارة عن جميع الإجراءات التي تتفق عليها دولتان أو أكثر لإزالة القيود على حركة التجارة الدولية وعناصر الإنتاج فيما بينها وللتنسيق بين مختلف سياساتها الاقتصادية بفرض تحقيق معدل نمو مرتفع.

تدرج التكامل الإقتصادي

إن التكامل الإقتصادي لكي يصبح تدرجاً بين دولتين أو أكثر يمر بعدة مراحل حيث يبدأ بالتفصيل الجزئي ثم منطقة التجارة الحرة فالإتحاد الجمركي فالسوق المشتركة. ويصعد هذا التدرج لمرحل التكامل الإقتصادي على الإجراءات والسياسات الاقتصادية المتعة بين دول التكامل ذلك حسب نظرية ألبو كلايس التي ترى أن إندماج الأسواق لابد أن يتم على عدة مراحل هي:

أولاً: الاتفاقية التجارية التفضيلية

وهذه تسمى بمجموع الإجراءات التي تتخذه دول معينة لتخفيف القيود التي تعزل تبادلاتها فيما بينها. كان تتفق مثلاً دول منطقة معينة على إلغاء نظام الحصص التي تخضع في المبادلات التجارية فيما بينها مع بقاء الرسوم أو أن تتفق دول معينة على أن تخفي بعضها البعض امتيازات جمركية متبادلة أو بمعنى آخر أن تكون هناك تفضيلات جمركية بين دول منطقة معينة وتصبح هذه التفضيلات أساساً على تخفيض الرسوم الجمركية أو إلغاؤها وبعد هذا الشكل يصبح درجات التكامل الاقتصادي والأعلى على ذلك النظام التفضيلي بين دول الكومنولث البريطاني التي أنشئ عام 1936 بين بريطانيا ودول مستعمراتها السابقة.

ثانياً: منطقة التجارة الحرة

وتشمل منطقة التجارة الحرة شكلاً آخر من أشكال الإندماج الإقتصادي وهو عبارة عن إتفاق بين دولتين أو أكثر بتوجيه تحرير التجارة الخارجية وإلغاء الرسوم المفروضة على كل دولة مع الاحتفاظ بحريتها في فرض القيود أو الرسوم الجمركية في علاقاتها التجارية مع بقية دول العالم غير الأعضاء في اتفاقية منطقة التجارة الحرة أو بمعنى آخر أن منطقة التجارة الحرة تهدف إلى إزالة القيود على التجارة بين الدول الأعضاء.

وتعتبر منطقة التجارة الحرة أساساً لإتاحة جميع اقتصادي يساهم في دعم القدرة التنافسية لدول الأعضاء في مواجهة الشكالات الاقتصادية الأخرى. وتهدف اتفاقية التجارة الحرة إلى دفع عملة التنمية وذلك من خلال السماح بحرية السلع والخدمات داخل المنطقة بلا قيود مما يؤدي إلى الإستثمار الأمتل للموارد الاقتصادية في هذه الدول. كما تساهم منطقة التجارة الحرة في دعم الإستثمار الوطني وتخلق فرص عمل داخل المنطقة. وعادة ما يتم تحديد فترة زمنية يتم من خلالها إزالة العقبات الجمركية وغير الجمركية وتتراوح هذه الفترة ما بين 10 سنوات إلى 15 سنة.

ثالثاً: الإندماج الجمركي
والإتحاد الجمركي يعتبر مرحلة أعلى من مرحلة منطقة الحرة. فهو إجراء عملياً للتكامل الإقتصادي والاندماج الإقليمي والتكامل الإقليمي يمكن تقسيمه إلى ثلاث مراحل هي: الإقليمي المفتوح والإقليمي المغلق والإقليمي المغلقة. الإقليمي المغلقة يقتضي أن تكون الدول الأعضاء في منطقة جغرافية معينة يمكن أن الإقليمي يمكن تقسيمه إلى قسمين هما: الإقليمي المغلقة والإقليمي المفتوح. فالإقليمي المغلقة يقتضي بها تلك الجيدة التي تهدف إلى تشجيع التعاون في مجالات التجارة والإستثمار.

أما الإقليمي المفتوح فهو تسعى إلى تحقيق الإنفتاحات المشتركة في إطار التعاون الإقليمي. كما إنه هناك فرق بين التعاون الإقتصادي والتكامل الإقتصادي فالأول يعني إزالة بعض العقبات في العلاقات الاقتصادية الدولية والإنفتاحات التجارية وإجراءات التنسيق بين الدول من قبيل التعاون الإقتصادي.

أما التكامل الإقتصادي فهو الذي يعني إزالة العقبات أمام الوحدة الاقتصادية بإتباع مراحل محددة تنتهي بإنشاء سلطة فوق قومية ومرحلة التكامل الإقتصادي ثلاث هي:

المرحلة الأولى: منطقة التجارة الحرة وهي التي تلي فيها الفرضيات بين الدول الأعضاء

والمرحلة الثانية: منطقة التجارة الحرة وهي التي تلي فيها الفرضيات بين الدول الأعضاء

والمرحلة الثالثة: منطقة التجارة الحرة وهي التي تلي فيها الفرضيات بين الدول الأعضاء

والمرحلة الرابعة: منطقة التجارة الحرة وهي التي تلي فيها الفرضيات بين الدول الأعضاء

والمرحلة الخامسة: منطقة التجارة الحرة وهي التي تلي فيها الفرضيات بين الدول الأعضاء

والمرحلة السادسة: منطقة التجارة الحرة وهي التي تلي فيها الفرضيات بين الدول الأعضاء

تابع ماذا تعرف عن التكامل الإقتصادي؟

والمرحلة الثانية وهي الاتحاد المبركي حيث تزال العوائق أمام انتقال السلع .

والمرحلة الثالثة وهي السوق المشتركة وفيها تفتح التعريفات الجمركية بالإضافة إلى إلغاء كافة العوائق أمام حركة السلع والأشخاص ورؤوس الأموال .

وفي هذا المجال فلا بد أن نوضح فيما يلي الرأيا المتوقعة من التكامل الإقتصادي وهي ألا تتحقق التكتلات الإقليمية الدول النامية من تحقيق إنتاج ذي الوفورات الإقتصادية وذلك لأن التوسع في اقتصاديات الدول النامية لا يتحقق إلا من خلال الصناعة حيث أن الصناعة سوف تؤدي إلى زيادة الصادرات من السلع تامة الصنع وتقليل الاعتماد على المواد الخام وإن تحقيق الوفورات الإقتصادية يتوقف بدوره على طبيعة الإنتاج . ففي سبيل المثال فإن السلع غير المعمرة والإستهلاكية تتطلب تكنولوجيا ورأس مال أقل من السلع الرأسمالية .

أخيرا ، يعتبر التكامل الإقتصادي وسيلة للإستفادة من المزايا والتخصص ومن ثم فإنه من الأفضل أن تخصص كل دولة من الدول النامية في إنتاج سلعة معينة تتميز فيها بالميزات النسبية مما يؤدي إلى الإستفادة المثلى من المواد الخام والطاقة ويؤدي هذا بدوره إلى تقليل تكلفة الإنتاج في الصناعة .

نأخذاً ، يعتبر التكامل الإقتصادي وسيلة لزيادة كفاءة القطاع الصناعي .

وما كانت معظم أسواق الدول النامية أسواق صغيرة بالإضافة إلى أن الحماية التي تتميز بها هذه الصناعات من الأمور التي تؤدي إلى ضعف مستوى المنتج وتقليل لرفع كفاءة هذا القطاع بين التنسيق بين السياسات الإقتصادية والخاصة بالتعريفات الجمركية وسياسة التجارة الخارجية تجاه أعلام الأخر والتنسيق أيضا في السياسات المالية والقدونية وسياسات تشجيع الإستثمار .

بالأحرى تؤدي التكتلات الإقليمية إلى تحقيق الوفورات الإقتصادية والتي تستلزم توافر البنية الأساسية الجيدة مثل توافر شبكة المواصلات والإتصالات والتي من شأنها المساعدة على انتقال السلع من سوق إلى آخر داخل الدولة المشتركة في دول التكامل الإقتصادي

أخلافاً ، ضرورة تنمية وتطوير القطاع الزراعي وذلك من أجل الإسراع لتحقيق مستوى عال في القطاع الصناعي حيث أن معظم السكان في الدول النامية يعملون في الزراعة والصناعة كما . كما أن التقدم الصناعي يؤدي إلى زيادة التكامل بين قطاع الزراعة وقطاع الصناعة كما أن التقدم الصناعي يؤدي إلى زيادة التكامل بين قطاعات الزراعة والصناعة . كما أن التقدم الصناعي يؤدي إلى زيادة الطلب على الطعام ومن ثم فإن لم يتوافر الطلب داخليا فسوف يؤدي إلى زيادة الإستيراد من الخارج .

بالأحرى خلقت ما يسمى بالسوق المشتركة حيث أن المفاهيم بين الدول تؤدي إلى خلق ما يسمى بالسوق المشتركة ومن ثم فإن هذا سيؤدي إلى التضخيم بعض المصالح الباهظة من أجل تحقيق مصالح أفضل على المستوى الإقليمي . ويتطلب تحقيق التكامل الإقتصادي وجود حد أدنى للثقة المتبادلة بين الحكومات الفلتة للإعتماد وهذا لا يأتي إلا بتقلبات القطاعات المختلفة دولاً ما والرأي العام على ضرورة وأهمية الإهتمام لهذا الإتحاد الإقليمي إذ أن التوافق السياسي يخلق أيضاً توافر بعض المقومات الأساسية مثل الموقع الجغرافي ومدى تشابه الثقافة بين شعوب الدول وندى الحاجة إلى تكوين هذا الإتحاد . ومما لا شك فيه أن تحقيق التكامل الإقتصادي بمعناه الصحيح يتم تدرجياً حيث أنه يصاحبه العديد من العقبات والتحديات . كما أن هذه التحديات والعقبات تكون بصورة أكبر في الدول النامية مقارنة بالدول المتقدمة حيث تنسم إقتصاديات الدول النامية بأنها غير متجانسة . كما أن معدلات المبادلة التجارية ليست موجهة تجاه دول المنطقة وإنما موجهة تجاه الدول المتقدمة .

أساليب التكامل الإقتصادي

إن أهم ملامح نجاح التكتلات الإقتصادية في صورها المختلفة تتوقف على التنسيق الجماعي لدول أي مجموعة لتحقيق الأهداف المنشودة من مثل هذه التكتلات ومما يترافق في هذا الصدد هو كيفية تنفيذ هذه الإنشاقات . وكيفية إدارة السياسات المشتركة كحدود ملامح السوق المشتركة . ونظراً لزيادة إنداء العديد من دول العالم النامية والمتقدمة إلى فكرة تكوين تكتلات إقليمية - فلابد من توافر أساليب معين تستطيع الدول من خلاله تحقيق التكامل فيما بينها على أن يأخذ هذا الأسلوب في الإعتبار الصبغة الإقتصادية والإجتماعية والسياسية التي تريد تكوين الإنتاج الإقتصادي

وفي هذا السبيل فإنه يوجد أسلوبان رئيسيان للتكامل بالرغم من أن هذين الأسلوبين يتقاربان في المضمون بينما يختلفان في الأسلوب .

الأسلوب الأول : وهو الأسلوب النهجي

والأسلوب الثاني : وهو تحقيق التكامل الإقتصادي ويعتمد على تنسيق وتخطيط قطاعات ومشروعات محددة

ولتوضيح ذلك نقول : أن الأسلوب الأول يعتمد على إزالة العقبات أمام حركة السلع والخدمات

وتعاصر الإنتاج ويتم ذلك إما من خلال إطلاق قوى السوق بين أرجاء الدول لتستطيع ترتيب هيكلها الإقتصادية بعد إزالة العقبات أو من خلال إطار مخطط ينسق السياسات الإقتصادية والإجتماعية بالإضافة إلى التنسيق في إزالة هذه العقبات .

أما الأسلوب الثاني ، وهو تحقيق التكامل الإقتصادي حيث يقوم على أساس التنسيق بين قطاعات محددة أو مشروعات إقتصادية معينة بهدف هذا الأسلوب إلى محاولة التنسيق بين المشروعات المتشابهة بهدف إدخالها كمشروعات مشتركة

مراحل التكامل الإقتصادي

إن شيف التكامل الإقتصادي بين الدول يرجع إلى نسب ثلاث هي

1 - أسباب سياسية

2 - أسباب تاريخية

3 - أسباب إقتصادية

1 - **الأسباب السياسية :** فهي في إستقرار أسواق الدول الأوروبية وكذلك لوجود شبكة مواصلات جيدة بين الدول الأوروبية . أما في الدول الأفريقية فهي دول غير مستقرة سياسياً

2 - **الأسباب التاريخية :** وذلك يرجع إلى ارتباط أسواق الدول الأوروبية المستقرة سياسياً . أما في الدول الأفريقية فإن بعض هذه الدول حدودها السياسية غير مستقرة وبالتالي فمن الصعوبة

يمكن تحقيق تكامل إقتصادي فيما بينها .

3 - **أسباب إقتصادية :** وذلك لأن الدول الأوروبية معدلات نموها مستقرة أما الأفريقية

فمعدلات نموها متدنية من الصغر للإنتاج الضخم في مدينتيها وضعف شبكات بنيتها

الأساسية . لذلك فإن كل هذه العوائق تؤدي إلى صعوبة تحقيق تكامل إقتصادي بين هذه

الدول .


ويعد فرانس أرجو أن تكون قد وفقت في عرض موضوع التكامل الإقتصادي ومواقفه بطريقة

سلسة وبمبسطة تجعل القارئ غير المتخصص في الاقتصاد الإقليم به والتعرف على ظلاله


وإن شاء الله إذا كان في العمر بقية إن ألقى الضوء على الآثار المترتبة على التكامل


الإقتصادي






EGYTRANS





Vessel	Voyage No	ETS Alexandria	Transshipment Port
ALTA	956	2/4/2007	ROTTERDAM
RACHA	489	12/4/2007	LONDON
ROSA	372	5/4/2007	BARCELONA
EMLY	448	4/4/2007	GENOA
VALERIO BEN WLEED	451	1/4/2007	NEW YORK
SH ENA	452	18/4/2007	SINGAPORE
AUGUSTA	453	17/4/2007	HAMBURG
JORDON JERIK	454	2/4/2007	AMSTERDAM



التجارة الخارجية (الصادرات والواردات)

دراسة مقارنة

بقلم دكتور/ أحمد عيسوي صالح عضو المجلس القومي للإنتاج والشئون الاقتصادية

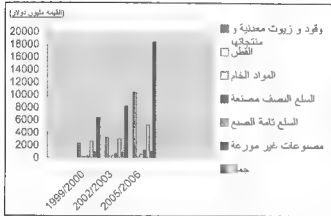


حقق الميزان التجاري عام 2000/99 عجزاً قدره 11472.3 مليون دولار حيث بلغت الصادرات 6387.7 مليون دولار، والواردات 17860 مليون دولار. وبدأ العجز في الانخفاض إلى أن بلغ 6614.9 مليون دولار في عام 2003/2002، حيث ارتفعت الصادرات إلى 8205.4، والواردات 14820.3 مليون دولار، ثم بدأ العجز في الارتفاع حيث بلغ 10359.4 مليون دولار في عام 2005/2004، حيث ارتفعت الصادرات إلى 13833.4، والواردات إلى 24192.8 مليون دولار، واستمر العجز في الارتفاع إلى أن بلغ 11985.9 مليون دولار في عام 2006/2005، حيث ارتفعت الصادرات إلى 18455.1، والواردات 30441 مليون دولار (مرفق 1).



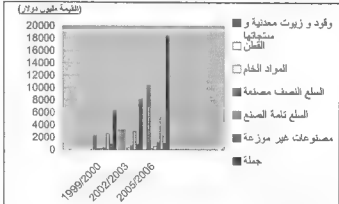
وفيما يلي مناقشة لأهم ما ورد طبقاً لبيانات البنك المركزي،

المتحصلات عن الصادرات من عام 2000/1999 حتى 2006/2005



(القيمة مليون دولار)

السنة	مجموعات السلع	معدل
2005/2006	10,429.50	3,195.20
2002/2003	148.30	199.20
1999/2000	522.20	287.30
	1,188.40	657.60
	5,171.80	3,017.30
	996.90	848.80
	18,455.10	8,205.40
	6,387.70	



44.6% من إجمالي الصادرات ويمعدل نمو سنوي فيما بين 2000/99 و2006/2005، وبلغ 12.25 % وهو أقل من معدل نمو صادرات البترول ومنتجاته الذي بلغ 28.5%، وبما يلي مناقشة أهم بنود الصادرات السلعية الأخرى بخلاف البترول:-

1-2 البترول:

بلغت صادرات البترول في عام 2000/99 166.7 مليون دولار بنسبة 2.6% من إجمالي الصادرات، ونسبة 4.1% من الصادرات السلعية بخلاف البترول، ارتفعت في عام 2002/2003 إلى 199.2 مليون دولار بنسبة 2.4% من إجمالي الصادرات وبنسبة 3.9% من الصادرات السلعية بخلاف البترول وبنسبة 19.5% في عام 2009/99 وفي عام 2006/2005 انخفضت صادرات البترول إلى 146.3 مليون دولار بنسبة 2.8% من إجمالي الصادرات وبنسبة 1.2% من عام 2009/99 وبلغت نسبتها إلى إجمالي الصادرات 0.8% وإلى الصادرات السلعية بخلاف البترول 1.8%.

2-2 المواد الخام:

بلغت صادرات المواد الخام 153.7 مليون دولار في عام 2000/99 بنسبة 2.4% من إجمالي الصادرات وبنسبة 3.7% من الصادرات السلعية بخلاف البترول ارتفعت إلى 287.3 مليون دولار في عام 2002/2003 بنسبة 3.6% وبلغت نسبتها إلى إجمالي الصادرات 3.7% ونسبتها إلى الصادرات السلعية بخلاف البترول 5.7% وفي عام 2006/2005 ارتفعت إلى 522.2 مليون دولار بنسبة 3.7% وبلغت نسبتها إلى إجمالي الصادرات 3.7% وإلى الصادرات السلعية بخلاف البترول 6.3% وبلغ معدل النمو السنوي لها 22.6%.

وبما يشير تكره هذا إلتنا نلاحظ ما يلي:
السلع المذكورة في بيانات البنك المركزي بلغت قيمتها 38.9 مليون دولار بنسبة 2.5% من هذه المجموعة في عام 2000/99 وباقي السلع التي لم تكن بل مجموعها 114.8 مليون دولار في عام 2003/2002 وبلغ مجموع السلع المذكورة 59.4 مليون دولار بنسبة 4.1% من مجموع السلع وباقي السلع التي لم تكن بل مجموعها 247.9 مليون دولار في عام 2006/2005 وبلغ مجموع السلع المذكورة 48.9 مليون دولار بنسبة 9.4% من مجموع السلع وتلك التي لم تكن بل مجموعها 473.3 مليون دولار بنسبة 90.6% وذلك لأن السلع التي لم تكن ارتفعت صادراتها من 114.8 مليون دولار إلى 473.3 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 312.3% فلماذا لم تكن تلك السلع التي ارتفعت صادراتها تلك النسبة

أولاً: الصادرات:

بلغت حصيلة الصادرات في عام 2000/99 6387.7 مليون دولار . ارتفعت في عام 2003/2002 إلى 8205.4 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 28.4% ويمعدل نمو سنوي قدره 8.7% وفي عام 2006/2005 ارتفعت إلى 18455.1 مليون دولار وبلغت نسبة زيادتها عن عام 2003/2002 149.1% وذلك لأن معدل النمو السنوي للصادرات منذ عام 2000/99 حتى 2006/2005 بلغ 19.3 % سنوياً.

1 - البترول ومنتجاته:

لقد بلغت حصيلة صادرات البترول ومنتجاته في عام 2000/99 2272.9 مليون دولار بنسبة 35.6% من إجمالي الصادرات، ارتفعت في عام 2003/2002 إلى 3160.8 مليون دولار بنسبة 38.5% من إجمالي الصادرات ويمعدل نمو سنوي قدره 11.9%، وارتفعت في عام 2006/2005 إلى 10222.4 مليون دولار بنسبة 55.4% من إجمالي الصادرات ويمعدل نمو سنوي فيها بين عام 2000/99 و2006/2005 بلغ 28.5%.

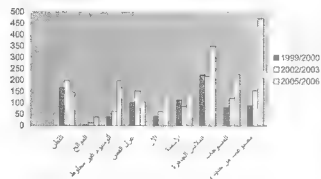
2 - الصادرات السلعية باستبعاد البترول:

وبذلك فإن إجمالي الصادرات السلعية باستبعاد البترول ومنتجاته قد بلغت 4114.8 في عام 2000/99 بنسبة 64.4% من إجمالي الصادرات وفي عام 2003/2002 بلغت 5044.6 مليون دولار بنسبة 61.5% من إجمالي الصادرات ويمعدل نمو سنوي قدره 8% ، في عام 2006/2005 ارتفعت الصادرات السلعية إلى 8232.7 مليون دولار بنسبة

دراسة مقارنة

المتحصلات عن الصادرات لأهم السلع عن عام 1999/2000 حتى 2005/2006

(القيمة مليون دولار)



غزل اللطن أيضاً من 153.1 إلى 104.7 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 31.6% في حين ارتفعت صادرات الألومنيوم من 61.8 إلى 196.9 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 218.6% وهذا يعني أننا لم نحافظ على صادرات غزل اللطن وهي من السلع الهامة التي

4-2 السلع قامة المنيع:

بلغت صادرات السلع عامة الصنع في عام 2000/99 2603.7 مليون دولار بنسبة 40.8 % من إجمالي الصادرات وبمسبة 63.3 % من الصادرات السلعية بخلاف الصادرات التي بلغت 2003/2002 إلى 3017.3 مليون دولار بنسبة 36.8 % من إجمالي الصادرات وبمسبة 59.8 % من الصادرات السلعية بخلاف الصادرات وبلغت نسبة زائحتها 615.9 % في عام 2000/99 وفي عام 2006/2005 واصلت ارتفاعها حيث بلغت 5171.8 % للمليونين دولار بنسبة زائدها قدرها 98.6 % من 2000/99 وبلغت نسبتها إلى إجمالي الصادرات 122.8 % نسبتها إلى الصادرات السلعية بخلاف البترول 662.8 % وبلغ معدل نمو هذه المصنعة 12.1 % في فترة السنوات

والتي ما يلي أهم السلع الواردة بتلك المجموعة:

الأزدي بلغت صادراتها في عام 2003/2002 63.2 مليون دولار ارتفعت في عام 2005/2006 إلى 136 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 115.2% وكانت صادرات الأزدي بلغت 140.6 مليون دولار في عام 2004/2005 أي أنها انخفضت بنسبة 3.3% بين

– منتجات سبيلية : انخفضت صادراتها من 129.9 مليون دولار إلى 124.5 مليون دولار
– منتجات خضف فيها 94.2 في عامي 2003/2005 ، وكانت قد بلغت
215.2 مليون دولار في عام 2005/2004 إلى أنها انخفضت بنسبة 46.2% .
– الأسمدة : ارتفعت صادراتها من 86 إلى 138.5 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 66%
وكانت قد بلغت 149.6 مليون دولار في عام 2005/2004 ، إلى أنها انخفضت في عامي
2006/2005 ، 2007/2006 بنسبة 7.4% .

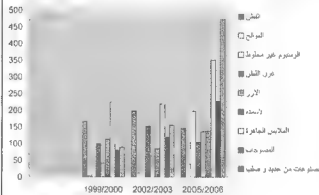
مستقدمات من جدید واصل: ایکٹس صدارتوں میں 155.1 اور 471.3 ڈالر پر
بنیسی زائدہ ایکٹس 203.9%، کانٹہ ڈالر ایکٹس میں 2005/2004 اور 622.8 ملین
ڈالر آئی انڈیکس میں 2005/2004 اور 2006/2005 بنیسی 24.3%۔
سہارہ واقعی اریضات: ایکٹس صدارتوں میں 62.5 اور 107.7 ملین ڈالر بنیسی
2005/2004 اور 672.3 کانٹہ ڈالر ایکٹس میں 110.8 ملین ڈالر ایکٹس میں 2005/2004
اور ایکٹس بنیسی 2.8% اور 2006/2005 اور 2005/2004۔
مستقدمات تعلق: ایکٹس صدارتوں میں 120.1 اور 226.3 ملین ڈالر بنیسی زائدہ
ایکٹس 88.4% کانٹہ ڈالر ایکٹس میں 305.8 ملین ڈالر ایکٹس میں 2005/2004 اور 2006/2005
بنیسی 14%۔

المصدر: *مجلس تنمية الصادرات*
 المجلس الجاهزة: ارتفعت صادراتها من 218.3 إلى 350.5 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 60.6% وكانت قد ارتفعت إلى 296.9 مليون دولار في عام 2004/2005 أي أنها ارتفعت في عامي 2005/2006 و 2006/2005 بنسبة 18.1% وفي السلعة الوحيدة في هذه المجموعة التي تزداد صادراتها عامًا بعد عام.
 أما سلع باقي المجموعة الأورد لكنها فقد ارتفعت معظمها من عام 2003/2004 ولكنها شهدت انخفاضات متدايد منذ عام 2006/2005، 2005/2006، 2006/2005، 2007/2006، 2008/2007، 2009/2008، 2010/2009، 2011/2010، 2012/2011، 2013/2012، 2014/2013، 2015/2014، 2016/2015، 2017/2016، 2018/2017، 2019/2018، 2020/2019، 2021/2020، 2022/2021، 2023/2022، 2024/2023، 2025/2024، 2026/2025، 2027/2026، 2028/2027، 2029/2028، 2030/2029، 2031/2030، 2032/2031، 2033/2032، 2034/2033، 2035/2034، 2036/2035، 2037/2036، 2038/2037، 2039/2038، 2040/2039، 2041/2040، 2042/2041، 2043/2042، 2044/2043، 2045/2044، 2046/2045، 2047/2046، 2048/2047، 2049/2048، 2050/2049، 2051/2050، 2052/2051، 2053/2052، 2054/2053، 2055/2054، 2056/2055، 2057/2056، 2058/2057، 2059/2058، 2060/2059، 2061/2060، 2062/2061، 2063/2062، 2064/2063، 2065/2064، 2066/2065، 2067/2066، 2068/2067، 2069/2068، 2070/2069، 2071/2070، 2072/2071، 2073/2072، 2074/2073، 2075/2074، 2076/2075، 2077/2076، 2078/2077، 2079/2078، 2080/2079، 2081/2080، 2082/2081، 2083/2082، 2084/2083، 2085/2084، 2086/2085، 2087/2086، 2088/2087، 2089/2088، 2090/2089، 2091/2090، 2092/2091، 2093/2092، 2094/2093، 2095/2094، 2096/2095، 2097/2096، 2098/2097، 2099/2098، 2100/2099، 2101/2100، 2102/2101، 2103/2102، 2104/2103، 2105/2104، 2106/2105، 2107/2106، 2108/2107، 2109/2108، 2110/2109، 2111/2110، 2112/2111، 2113/2112، 2114/2113، 2115/2114، 2116/2115، 2117/2116، 2118/2117، 2119/2118، 2120/2119، 2121/2120، 2122/2121، 2123/2122، 2124/2123، 2125/2124، 2126/2125، 2127/2126، 2128/2127، 2129/2128، 2130/2129، 2131/2130، 2132/2131، 2133/2132، 2134/2133، 2135/2134، 2136/2135، 2137/2136، 2138/2137، 2139/2138، 2140/2139، 2141/2140، 2142/2141، 2143/2142، 2144/2143، 2145/2144، 2146/2145، 2147/2146، 2148/2147، 2149/2148، 2150/2149، 2151/2150، 2152/2151، 2153/2152، 2154/2153، 2155/2154، 2156/2155، 2157/2156، 2158/2157، 2159/2158، 2160/2159، 2161/2160، 2162/2161، 2163/2162، 2164/2163، 2165/2164، 2166/2165، 2167/2166، 2168/2167، 2169/2168، 2170/2169، 2171/2170، 2172/2171، 2173/2172، 2174/2173، 2175/2174، 2176/2175، 2177/2176، 2178/2177، 2179/2178، 2180/2179، 2181/2180، 2182/2181، 2183/2182، 2184/2183، 2185/2184، 2186/2185، 2187/2186، 2188/2187، 2189/2188، 2190/2189، 2191/2190، 2192/2191، 2193/2192، 2194/2193، 2195/2194، 2196/2195، 2197/2196، 2198/2197، 2199/2198، 2200/2199، 2201/2200، 2202/2201، 2203/2202، 2204/2203، 2205/2204، 2206/2205، 2207/2206، 2208/2207، 2209/2208، 2210/2209، 2211/2210، 2212/2211، 2213/2212، 2214/2213، 2215/2214، 2216/2215، 2217/2216، 2218/2217، 2219/2218، 2220/2219، 2221/2220، 2222/2221، 2223/2222، 2224/2223، 2225/2224، 2226/2225، 2227/2226، 2228/2227، 2229/2228، 2230/2229، 2231/2230، 2232/2231، 2233/2232، 2234/2233، 2235/2234، 2236/2235، 2237/2236، 2238/2237، 2239/2238، 2240/2239، 2241/2240، 2242/2241، 2243/2242، 2244/2243، 2245/2244، 2246/2245، 2247/2246، 2248/2247، 2249/2248، 2250/2249، 2251/2250، 2252/2251، 2253/2252، 2254/2253، 2255/2254، 2256/2255، 2257/2256، 2258/2257، 2259/2258، 2260/2259، 2261/2260، 2262/2261، 2263/2262، 2264/2263، 2265/2264، 2266/2265، 2267/2266، 2268/2267، 2269/2268، 2270/2269، 2271/2270، 2272/2271، 2273/2272، 2274/2273، 2275/2274، 2276/2275، 2277/2276، 2278/2277، 2279/2278، 2280/2279، 2281/2280، 2282/2281، 2283/2282، 2284/2283، 2285/2284، 2286/2285، 2287/2286، 2288/2287، 2289/2288، 2290/2289، 2291/2290، 2292/2291، 2293/2292، 2294/2293، 2295/2294، 2296/2295، 2297/2296، 2298/2297، 2299/2298، 2300/2299، 2301/2300، 2302/2301، 2303/2302، 2304/2303، 2305/2304، 2306/2305، 2307/2306، 2308/2307، 2309/2308، 2310/2309، 2311/2310، 2312/2311، 2313/2312، 2314/2313، 2315/2314، 2316/2315، 2317/2316، 2318/2317، 2319/2318، 2320/2319، 2321/2320، 2322/2321، 2323/2322، 2324/2323، 2325/2324، 2326/2325، 2327/2326، 2328/2327، 2329/2328، 2330/2329، 2331/2330، 2332/2331، 2333/2332، 2334/2333، 2335/2334، 2336/2335، 2337/2336، 2338/2337، 2339/2338، 2340/2339، 2341/2340، 2342/2341، 2343/2342، 2344/2343، 2345/2344، 2346/2345، 2347/2346، 2348/2347، 2349/2348، 2350/2349، 2351/2350، 2352/2351، 2353/2352، 2354/2353، 2355/2354، 2356/2355، 2357/2356، 2358/2357، 2359/2358، 2360

(القيمة مليون دولار)

2005/2006	2002/2003	1999/2000	المبلغ	معدل
146.30	199.20	166.70	القسط	1
38.30	12.30	3.70	الربح	2
196.60	61.80	38.40	الربح - دي مخطط	3
104.70	153.10	101.00	عزل التكاليف	4
139.00	63.20	41.90	الأثر	5
138.50	86.00	113.70	الإسالة	6
350.50	218.30	224.60	تكاليف إدارية	7
226.30	120.10	80.90	مشتريات	8
471.30	155.10	89.70	مشتريات - دي حذوف و حساب	9

القيمة مليون دولار)



الكبيرة خاصة وأن السلع المذكورة في بيانات البنك المركزي انخفضت صادراتها كلها فيما عدا الموالع التي ارتفعت صادراتها من 3.7 إلى 38.3 مليون دولار والكتان الخام من 2.8 إلى 3.2 والقول السوداني من 0.8 إلى 1.00. أما باقي السلع فقد انخفضت صادراتها جميعاً حيث انخفضت صادرات البطاطس من 13.5 إلى 2.3 والحبوب الطبية من 14.6 إلى 3.9 والجواهر والفانيليا من 0.7 إلى 0.2 وفيما يلي صفر صادرات السلع الواردة في بيانات البنك المركزي بل وعدم اعتبارها في حين أن تذكر صادرات باقي السلع التي ارتفعت صادراتها بنسبة 25 في المائة من 1.3 إلى 3.2 في أيلول/سبتمبر 1963.

2-3 الساع نصف المصنوع:

[illegible]



MAHONEY

E G Y P T

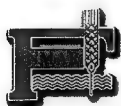
**YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS**

Alexandria - El-Dokki - Matruh - Port Said

Head Office

201, El-Shera El-Masria St.
2nd Floor, El-Dokki, Egypt.
Tel: 23342500 (6 Lines)
Fax: 23343200
E-mail: mahoney@port.sae

شركة فينمار للملاحة



FINMAR SHIPPING CO. (S.A.E.)

"MOUSELHY BROS."



محمد قراج



YANG MING LINE

● خط منتظم يعمل بين ميناء بورسعيد وموانئ الشرق الأقصى وأوروبا وأمريكا



□ خط منتظم يعمل بين موانئ حوض البحر المتوسط من وإلى الإسكندرية

المركز الرئيسي : ٣ شارع فرناند عاده / المسلة / محطة الرمل / الاسكندرية

٤٨٧٢٥٠٠ / ٤٨٧٣٠٧٨ / ٤٨٧٣٩٥١ / ٤٨٦١٢٣٩

فكس ٤٨٤٠٧٥٧ / ٤٨٤٧٣٦٦ - تلكس ٥٤٤١٨ / ٥٤٦٣٠

فرع بورسعيد : ٠٦٦ / ٣٣٥٩٨٨٥ - ٠٦٦ / ٣٣٥٩٧٧٥ - فاكس ٠٦٦ / ٣٣٣٦٦٤٥

فرع دمياط : تليفون وفاكس : ٢٩٠٢٢١ / ٢٩١٢٢١ / ٥٧

القاهرة - السويس



أسرة تحرير المجلة وجميع العاملين بها



يتقدمون
بخالص التهنئة
للسيد الربان



إبراهيم عبد السلام الحناوى



نائب رئيس مجلس إدارة
هيئة موانئ البحر الأحمر
على ثقة السيد الدكتور
رئيس مجلس الوزراء

بتجديد تعيينه بالدرجة الممتازة
وذلك بقرار رئيس مجلس الوزراء
رقم 437 لسنة 2007



ويتمنون لسيادته
دوام التقدم والنجاح
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك

النموذج العصري للموانئ العالمية

منذ اليوم الأول لتسلم شركة تنمية ميناء السفينة الإدارية داخل الميناء وهي تسمى للتفرد والتميز والريادية وتحقيق أهداف السرعة قامت الإدارة بإتخاذ الخطوات التالية

- 1- الفروع بالموانئ المصرية من النموذج التقليدي للميناء (شحن وتوزيع فقط) إلى النموذج المصري الذي يعتمد على تنوع الأنشطة الإنتاجية والخدمية ، إقامة مشروعات منتجة داخل الميناء - مصنع السكر - مشروعات الثروة الحيوانية - مخازن لوجستية معامل للفحم معتقدة دولياً - ترمين سفن).
- 2- وضع مشط عام للميناء يضمن التنسيق والإتصال بين جميع مشروعات الميناء والمشروعات الطروحة للإستثمار خارج منطقة الميناء (إقامة مشروعات بالظهير المينائي).



اختصار زمن إنهاء الإجراءات إلى يوم ووصل إلى ساعات مهدونة من اليوم.
6- الرعاية البشرية المستمرة للعاملين من حيث التدريب المستمر أو العلاقات الإنسانية والرعاية الإجتماعية والصحية، مما أدى إلى خلق جيل جديد من العاملين كان في أغلب الأمور نواة للتطوير وذائع للعمل بالموانئ المصرية الراغبة في التطوير والتحديث.

7- السعي الدائم إلى زيادة موارد الدولة سواء من حيث الجمارك (وصلت عام 2006 إلى 1.7 مليار جنيه) أو من حيث أجهزة الرقابة والمصن (حققت عام 2006 أكثر من 26 مليون جنيه). إقامة العديد من الفرص للشباب (أكثر من 1700 عمالة مباشرة مصرية على أحدث الأجهزة الإلكترونية).
8- كل ما تقدم وضع ميناء السفينة على القمة واعتبر بحق قاطرة للتطوير والتحديث بالموانئ المصرية.



- 3- إستخدام أحدث تكنولوجيا الإتصالات والإدارة سواء بين الإدارات العاملة داخل الميناء بعضها مع البعض أو بين إدارات الميناء والجهات الرسمية والرقابية والمتعاملين مع الميناء من الشركات والأفراد.
- إستخدام نظام التبادل الإلكتروني للمعلومات BDI ثم إستخدام الإنترنت في إستقبال منسقات البواخر - إستخدام الرسائل القصيرة SMS مع المتعاملين - شاشات البلازما الإلكترونية - إستخدام الفيديو كونفرانس - إستخدام أجهزة البحث KIOSKS لتتبع مراحل الشفاده.
- 4- التعامل من خلال مفردات جديدة وأنظمة جديدة لخدمة العاملين والمترددين على الميناء (نظام الشيك الواحد - مكاتب خدمة العملاء - اللجان الموحدة للكشف والفحص، مطابقة موحدة للرسم والضرائب والجمارك والرقابة، دخول منظومة البندوك ضمن خطوات العمل - الإقترارات الموحدة للجمارك وأجهزة الرقابة.
- 5- تقليل قيمة الوقت بالنسبة لإنهاء الإجراءات الجمركية من خلال تجميع جميع الأجهزة العاملة داخل الميناء في مرحلة واحدة، الأمر الذي أدى إلى





موانئ البحر الأحمر ..

رؤية واضحة

يبحث ويخطط خبيراً ويبحث خطة جديدة من التطوير

• يبدو أن موانئ البحر الأحمر مقبلة على مرحلة جديدة مليئة بالمستجدات والتغيرات التي تؤهلها للعالمية .. وتسطر اسمها من نور على خريطة الملاحة العالمية .. بعد مرحلة صعبة استطاعت الهيئة أن تعبرها بحكمة واقتدار بدعم ومساندة من القيادة السياسية أن يجتاز تلك المرحلة باختيار الإدارة الحكيمه التي تدير الدفة بوعي وخبرة .. لتستعيد الماضي العريق التي شهدت تلك الموانئ لتستكمل المسيرة من أجل أن تصبح فعالة ومسيرة لكافة التغيرات العالمية التي طرأت على الموانئ المجاورة لتدخل المنافسة بقوة مع موانئ المنطقة ..

لأهيتها التجارية، وسادها والفرقة لأهيتها السياحية خلال موسم العرة والبحج .. وعلى توجع فريق العمل والذي ضم ثمانية من أساتذة كلية الهندسة إلى موانئ البحر الأحمر وهم:

أ.د. خالد أحمد الكري بكل كلية الهندسة الشئون خدمة المجتمع والبيئة
أ.د. محمد عبد النعم الطهارة، أ.د. حمدي عبد العزيز، أ.د. عمرو يوسف، أ.د. جمعة
خمس موسى، أ.د. عصام أحمد الكري، أ.د. سعيد محمد هلام، أ.د. فريد ذكي ..

.. حيث كان في استقبالهم اللواء / هشام السراوي رئيس الهيئة .. وتم عرض فيلم مرئي عن موانئ الهيئة وإمكاناتها .. تلى ذلك جولة تفقدية على أرض الواقع لتفقد كل من موانئ بورطوقيق والأديبة سفاجا والغردقة .. استمرت الجولة ثلاثة أيام متتالية .. على الجانب الآخر .. أكد اللواء / السراوي أن تلك الخطوة جاءت موائية للمتطلبات الحالية والتي تتطلب إعادة النظر إلى تلك الموانئ للاستفادة منها .. حيث أصبحت الحاجة ضرورية إلى تطوير البنية الأساسية على أساس علمي يضمن تنفيذ خطط التوسع من أجل وضع مخطط على سلم تسويق الخدمات التي يمكن أن تقدم في تلك الموانئ مع فتح ووضع التسيارات أمام القطاع الخاص لصنع الاستثمارات وإقامة المشروعات الإنتاجية والاستراتيجية داخل تلك الموانئ.

.. فضلاً عن ذلك أن هناك مجموعة من المشروعات سوف تنفذها تلك الموانئ في الفترة المقبلة بعد الانتهاء من دراساتها تشمل إنشاء محطات تداول الحاويات وتصنيعها بجانب صناعات القيمة المضافة ومختلف الأنشطة اللوجيستية المرتبطة بالنقل البحري ..

.. هذا وتوقع وزارة النقل دعم وتساند كافة الشركات الإستثمارية بتوفير المناخ المناسب لإقامة المشروعات الإنتاجية داخل الموانئ .

هذا ما أظنه المهندس / محمد منصور وزير النقل مؤخراً بشأن الوزارة وضعت استراتيجيات متكاملة للتطوير بقطاع النقل البحري بشكل عام تبدأ بتطوير البنية الأساسية للموانئ المصرية من خلال تطبيق أحدث النظم والتقنيات العالمية بعد أن دعت الحاجة الملحة إلى التحديث لتواكب التطورات المتلاحقة التي تشهدها صناعة النقل البحري على مستوى العالم.

وبدأ كانت موانئ البحر الأحمر مساقاة إلى كل جديد بحيث .. فكانت المرحلة الأولى لانتظار شرارة التطوير لما تطعي به هذه الموانئ من أهمية خاصة وريادية ومساندة مستمرة من وزارة النقل لكونها موانئ متميزة لما تتمتع به شرايين بحرية للتجارة عبر دول الخليج العربي ودول الشرق وأفريقيا .. فضلاً عن أهميتها لنقل الركاب والسياحية على مدار العام ..

لذا كانت توجهات معالي وزير النقل البدء بتنفيذ تلك الاستراتيجية من خلال تلك الموانئ وذلك بتشكيل فريق عمل متميز من خبراء النقل البحري في مصر ممثلاً في المركز الاستشاري الهندسي بكلية الهندسة جامعة الإسكندرية والذي كان له سبقاً في وضع أساسات التطوير والتحديث الذي شهده ميناء الإسكندرية مؤخراً وأصبح بالمئات الموانئ التي وصل إليها كوابيج مشرقة للموانئ المصرية .. حيث قرر وزير النقل يعمل منسق بحري وبحري شامل ومخطط عام لبحر الأحمر الذي يتضمن الأنواع الحالية للموانئ التسعة التابعة للهيئة مع إعطاء أولوية لموانئ نور توفيق والأديبة



وزير النقل - ورئيس الهيئة وملاحم الفترة المقبلة

بحاج ملحوظ لتطبيق معايير السلامة البحرية

• ويبدو أن مجيئ الهيئة وإفادت أنظار الرقابي في تطبيق معايير السلامة البحرية للركاب والسفن كهيئة استراتيجي انتهت ورؤى أمن في أسفد أسفد .. وأصبح به المواطن وخاصة محدود الدخل بإهتمام عن مسبق من الحكومة بأهميته مجامعة على حياتهم وبوفير كافة سبل الأمن والراحة أثناء رحلاتهم والسفن والبحرية، تسعى الهيئة جده لاستكمال تلك الخطوة بتأمين حركة الملاحة بموانئ البحر الأحمر وخاصة بند سفاجا .. حيث أكد اللواء / السراوي رئيس الهيئة أن الهيئة تصدر مرامه ومخطط هذا المخطط لتتبعه في المرحلة المقبلة وتنقسم هذا موانئها لثلاث أسفد أسفد مسبق مسبقه من موانئ البحر الأحمر إلى الموانئ السبوية والكسب لتتحقق ساداً إليها .. مع أسفد أسفد على حركة السفن والملاحة البحرية بالبحر الأحمر مع موانئ مسبقه مسبقه لعمليات بحث وأسفد أسفد وتنظيم الإدارة الجديدة لها .. فضلاً عن مساهمة فاعله في حجاب السفن البحرية من الفلوت ومع إلقاء إحصاء في مناطق الحجب المسبق .. مع طبق الإ .. والديوكيو حركة السفن المتفردة على موانئ البحر الأحمر



وزير النقل - ورئيس الهيئة يبحثان خطة التطوير

من ماضيه بحري .. يصرف رئيس الهيئة ن وزارة النقل حرصه على رفع مستويات الخدمة وجعل منظمتهم الأمن والسفر في مقدمة لائق البحري المصري .. والتي سارت بين شأرها ولسمته في بدء تشغيل عابراً جديدة في مطار متكامل برامى سبوا وسفد السفن بحرية العالم ما يحق أن وسبوا لائق .. وأنها مشغولون بدء موانئ العرة لهذا العام بعيد من الأسفد دات والإمكانات التي يوفد على مستوى أسفد أسفد .. أن يصبح موسم عرة أفضل بكثير من الموسم السابق به شاء الله



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.



Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية

شركة العامرية للمخازن الجمركية
AMRIA BONDED WAREHOUSES Co.

شركة

تم الترخيص لها لتكون مستودع ايداع جمركي
تمتلك الشركة أحدث معدات التداول المتطورة
ومراقبة المخازن بالكاميرات الحديثة

تأهلت الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع
البشري لضمان سلامة مصالح عملائها .
إدارة واعية ومهنية ذات خبرة كبيرة في هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع
الواردة والتراخيص للعملاء .
توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات
كبيرة .

مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاثة والمبردة .

تخزين السيارات بجميع أنواعها والاكواب والمعدات والسحب لأي

إمكانية السحب الجزئي للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .

تفريغ شمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة

التفريغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .

إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .

تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة

والهوية .

بما مجمع جمركي متكامل لشمو الاجراءات الجمركية في اسرع وقت

وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلي لمصلحة الجمارك .

موقعنا :-

الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الاسكندرية - برج العرب)

القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات



Head Office: Borg Elfarab Road From Alex /Caro

Desert Road - King Mariot

Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672

Fax : (03)4485675

Mobil: 012 394 2216

E-mail: ragabnet@intouch.com

الإدارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق

الاسكندرية

القاهرة - الصمراوى كينج مريوط - الاسكندرية

ت : ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢ (٠٣)

فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥ (٠٣)

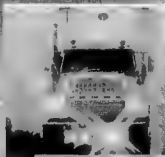
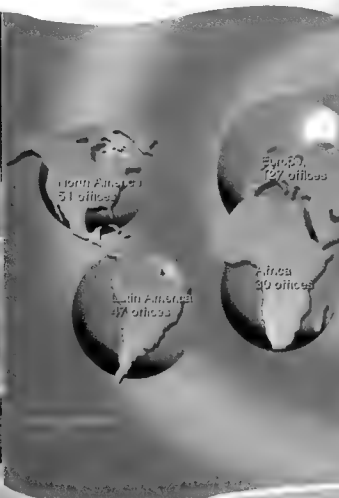
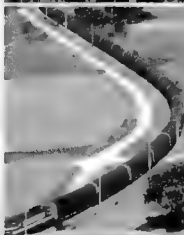
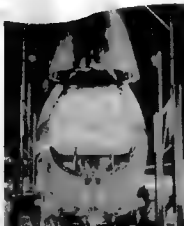
موبيل : ٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

AFIFI

WORLD TRANSPORT

AFIFI

PANALPINA
on 6 continents



Services Offered in

IMPORT & EXPORT

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision.

Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

PROJECT AND PLANT-TRANSPORT

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite. Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas

FIELD

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.

e-mail: mail@afifiworld.com

web site www.afifiworld.com

TEL: +2(03) 5905730

+2(03) 5928123

FAX: +2(03) 5923797

+2(03) 5901521

السواء إبراهيم يوسف رئيس شركة



- أصبحت أعمال التطوير والتحديث الجارية في ميناء الإسكندرية واقعا ملموسا، وجزءاً من حياة العاملين بالميناء والمتعاملين معه. وتعددت الدورات المستندية الإلكترونية من حلم، إلى مشروع ثم دخل المشروع حيز التنفيذ التجريبي وما هي إلا أسابيع قليلة وتراجع التعاملات الورقية إلى أقل قدر ممكن وتصبح جميع التعاملات مع الميناء، أو على الأقل معظمها تعاملات إلكترونية من خلال الكمبيوتر والإنترنت أو من خلال المراكز اللوجستية التي تم إنشاؤها في الميناء.

- خطوة رائدة وكبيرة للأمام خطتها قيات ميناء الإسكندرية وحتى تتحقق الفائدة المرجوة منها كان من اللازم أن يكون التطوير في

هذا إصلاح كامل ويوفر في الرؤيا من جانب المتعاملين مع الميناء، من هنا نشأت الحاجة لمعد لقاء جامع لجميع الأطراف، التعرف على إمكانيات والتفاصيل مباشرة من مصادرنا الرئيسية. استضافنا العرة السيد اللواء/ إبراهيم يوسف رائد التطوير وشركة الطويل لشكاملة صامحة الخبرة الفنية والطبية والقائمة بالتفصيل، وقيادات الجهات العاملة داخل الميناء من جمارك ورقابة على البضائيات والصادرات، شركة تداول الحاويات، ليكون النقاش المباشر والحوار البناء بينهم وبين أعضاء العرة.

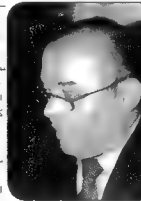
في بداية اللقاء قام اللواء / صلاح الوائلي بالترحيب

بأسادة الضيوفين وإلقاء كلمة أكد فيها أن هذا اللقاء المهم الذي يضم قيادات منظومة النقل البحري بالإسكندرية هو دليل على المستوى الرافق والجديّة التي تتميز بها هذه الفرقة في طرئ الأفكار والآراء ووجهات النظر وفي عرض المشكلات وإستعدادها للحلول المناسبة. وقال إن السواء إبراهيم يوسف جاء ليستمع إلى جميع الإستثمارات المتعلقة بالمشاكل



والعقبات التي تواجه الشركات الأعضاء خلال تعاملاتهم اليومية مع هيئة الميناء سواء ما كان منها متعلقاً بالهيئة أو بأى من الجهات العاملة في الميناء والتي تعتبر جزء من المنظومة التي تشرفون قيادتها بحضور هذا اللقاء.

ثم قام بتقديم السيد الريان / محمد العقاد سكرتير عام الفرقة الذي قام بإلقاء كلمة السيد الرئيس/ حسان لهيبة رئيس مجلس إدارة الفرقة والذي استعرض فيها سياسته بإختصار ما تم إنجازه حتى الآن مدياً تقديره وتقدير أعضاء الفرقة الجهد المبذول في مجال تطوير الميناء والمقاول والسواجعة المصرية التي خطت وتعدت وأشار سياسته



وأن هذه المرحلة سوف تبعها مراحل عديدة وإن نجاح عملية التطوير هو مسئولية جماعية يشارك فيها أسادة الأعضاء وأجهزة الدولة والقيادات العالية للميناء وأيضاً القيادات المستقبلية التي من ولجتها إتمام العمل الذي بدأت القيادات الحالية.

كما أشار إلى مبادرة السيد اللواء رئيس الهيئة والتي تبنتها الفرقة بالتعاون مع شركة الحلول المتكاملة



إلى أن أهم المخرجات التي تحققت بأكملها المرحلة الأولى من

- وضوح الرؤية
- تطوير الإجراءات والنظم وعدم إكتفاء تطوير الرافق.
- تطوير الخدمات التي يقدّمها الميناء بما يعزّز قدرته على المنافسة.
- وجود مضطحات للإتقاء بالعصر البحري.
كما وجه رسالة لأسادة أعضاء الفرقة أكد فيها على ضرورة مشاركتهم في التطوير وتعظيم الإستفادة منه والإرتقاء في البوكت نفسه تمتلح مستقبلات أداء الخدمات ومعالجة التكلفة الإقتصادية والمساهمة في تنمية القدرات التنافسية للميناء.



وأشار إلى أن التطوير عملية مستمرة، وأن هذه المرحلة سوف تبعها مراحل عديدة وإن نجاح عملية التطوير هو مسئولية جماعية يشارك فيها أسادة الأعضاء وأجهزة الدولة والقيادات العالية للميناء وأيضاً القيادات المستقبلية التي من ولجتها إتمام العمل الذي بدأت القيادات الحالية.

ثم قامت الهندسة هالة الشريدى - مدير عام شركة لحلول المتكاملة بعرض أهداف ومهام الشركة، وكيفية متخصصة في تقديم خدمات نظم المعلومات والموانئ، وأوضحت أن ملكية الشركة مرتبة بين وزارة الإتصالات بنسبة 15% وميناء دمياط بنسبة 9% وبادقى شركة. أكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا



والتنقل البحري، وأن الشركة - لأنها مصرية تستطيع أن تكون أكثر فهماً لمتطلبات العمل في الموانئ المصرية، وأنه في البوكت نفسه تمتلح القيمة الفنية العالية من خلال التدريب الذي تلقاه العاملون بها من خلال، لمشاركة التي كانت قائمة بينها وبين أحد الشركات

لعالية العاملة في

عصر الجاه
وأوضحت أنه الهدف من المشروع البحري تنفيذ الأوفيق ميناء الإسكندرية هو :
1 - تقليل البوكت والجهد والتكلفة اللازمة لتعامل مع الميناء
2 - ربط المجتمع اللبناني بالكامل من خلال نظام إلكتروني لتبادل الرسائل بما يؤدي لتقليل الإعتماد على البيع الورقي .
3 - تقليل التكاليف والإلتزام داخل الميناء من طريق التعامل من خلال المراكز اللوجستية الموجودة خارج الفاتحة الجمركية.

4 - توفير الخدمة على مدار 24 ساعة. وفي سبيل تحقيق ذلك تم تقسيم الجهات العاملة داخل الميناء على أساس مستوي النظم الإلكترونية ونظم الاتصال المتوافرة لديها وتطويرها بما يسمح لها بأن تكون جزءاً من المنظومة، وتم إستحداث منافع أعمال (من طريق الإنترنت أو عن طريق المراكز اللوجستية) يستطيع التعامل مع الميناء إستخدامها لإنجاز تعاملاتهم وقامت الهندسة هالة بشرح الكيفية التي تم بها تحقيق هذه الأهداف وإشارت إلى بعض الخدمات التي أصبحت الآن أكثر يسراً على المتعاملين في ظل النظام الجديد. وأكدت على أن المشروع الآن لا يزال في مرحلة التشغيل التجريبي،



الطريق من بغداد إلى أربيل ومشاركتها الأجنحة

ميانا - جوارات - شرطة سياحة - مطاى (..) من الخلوقة الإكثرونية وبلغت سيتم تسخير هذه الخدمات قال سياسته إن هذه الجهات جزء من الخلوقة الإكثرونية وإنه لا يوجد انتهاء لتفاسي مقابل هذه الخدمات في الوقت الحالي (على الأقل) حتى تستقر وتنظم القديمة). ومن أعدها التطوير والخطة الموضوعية لمواجهةهم معهم وبدون بالبقية المستمرة ليعمل على العمل التي يمكن إكتشاف المشاكل التي يتسببون بها. وكبر عليه التعاون السادة الأعضاء معه في هذا الخصوص. وأضاف سياسته أنه لا يتم بالرد على الإهتمامات الخارجية من الصلة التي توجه له على صفحات بعض الجرائد. بأن الإنجازات الموجودة على أرض الواقع هي البهره على هذه الأهميات.

أما بالنسبة للمعدات والتصميم سفن الدهرجة من حيث تخصيص الأرضة داخل المحطات قال السيد الربيع إن المرافقة على طرح المناقصة قد وصل سياسته من ثلاثة أسابيع وأن التأثير في الحصول على الموافقة سببه الإجراءات والتعقيدات الإضافية لأن هيئة البناء ليست شركة وبالتالى فهي خاضعة للقوانين والإجراءات الحكومية. وأن تأخير الطرح رغم ورود المرافقة منذ عدة أسابيع يرجع إلى إتجاه الهيئة لدعم المرحلتين الأولى والثانية من المشروع والشروع على شركة عالمية للتتليذ. وأشار سياسته إن الهيئة إن كانت في صورة شركة لا تأخر قرار إنشاء حاجز أوضاع ميانا لفترة تخصص سنوات عدة أرتفعت خلالها تكلفة تنفيذ من 15 مليون دولار إلى 50 مليون دولار. حيث إن تلك الحالة كان قرار الجمعية العمومية كافيًا لبدء المشروع ورأى على سؤال كان قرار السادة الأعضاء دور الشركات العمومية في أعمال التطوير، مقارنة بدور الشركات الأجنبية تفصل سيادة الأواء بالتأكد على حرصه على تحقيق أكبر استفادة ممكنة للمستثمر العمومي والاقتصاد العمومي وأكد سياسته أنه لم تقسم أمر من المشروع التي تم الإعلان عنها على المستثمر الأجنبي. ولكن في بعض الأحيان يكون حجم الإستثمار المطلوب كبيراً جداً بما يعنى عملاً أمام المستثمر العمومي. وعلى تطل الأوفوية وإلما للاستثمارات العمومية. أوضح سياسته أن المستثمر الأجنبي يقى نادماً من خلال مستثمر مصري. وفي مداخلته لسيد الأستاذ/

أشار بعض اللجان المختصة بقطاع الطاقة الهالك عند خروج السفينة من الميناء والذي يحدث بسبب ضعف البنية التحتية للجهات المختلفة العاملة في الميناء من جوارات وإرشاد وقطر وغيرها. وأشار سياسته أيضاً إلى تأخير الفواتير الصادرة عن الهيئة وأنه متفائل بالرد على التي حصل عليها بالقضاء على هذه المشكلات مع تطبيق النظام الإكثرونى. على السيد الأواء على من الملاحظات مؤكداً أن النظام الإكثرونى أخذ كل هذا المشاكل في الإعتبار من حيث سبيل الأسلوب الأمثل للتفصيل بين كل هذه الجهات من طريق الربط بين الإكثرونى وأربيل والفرايتير ستكون جاذبة بمجرد مشاركة الجهات السفينة المدنية.

وفي نهاية التآجه السيد الربيع/ محمد العقاد بالشكر السيد الأواء إبراهيم يوسف وكل من ساهم في إنجاح هذا اللقاء. كما توجه السيد الأواء/ إبراهيم يوسف بالشكر للفرقة وكبر الأجنحة بها كما كبر معونه السادة الأعضاء/ ليكنوا / الجهات الرقابية الخاصة به/ بالمدارية على إبلاغ سياسته بالملاحظات وأوجه القصور لعمل على تأهليها.

كما كشف سياسته عن إنتقاد التبع لعقد مؤتمر موسع به البدء في التشغيل الفعلي للنظام الجاني يدعى إلى جميع المتأمنين من الميناء من مصريين وأجانبين لتقييم التورية والتعرف على ملاحظاتهم عليها وأوضح سياسته أن ما تم تحقيقه لم يتجاوزت لم يأت على حساب سير العمل ولا الإنتاجية ولا الدخل الذي تخلفه البناء بل وأن تكلفة التطوير تم تحويلها بالكامل من دخل الميناء. ووجه الجهر إلى الاقتراض أو عدم التمويل وأيضاً سيواجه أيضا التطوير لم يتوقف عند حدود ميانا الإكثرونية بل أن الميناء الجارى الآن في ميانا الدخيلة للوصول به إلى نفس المستوى المخطط لميانا الإكثرونية. كما أكد السيد الربيع/ إبراهيم يوسف على ضرورة الإهتمام الكامل بصيانة ما تم وما سيتم تحقيقه من إنجازات للحفاظ على كافة ومستوى الخدمات التي تقدمها الميناء. وأن الصيانة لا تكون المعدات والمشتات فقط ولكنها تكون أيضاً للعنصر البشري وذلك عن طريق الإهتمام بالتدريب كوسيلة لا غنى عنها لرفع كفاءة العاملين. وأشار في هذا الخصوص بالمبادرة التي قامت بها الفرقة وشركة الحلول المتكاملة (بالتنسيق مع الهيئة) لإعداد مجموعة من الدورات الفنية للشركات الأعضاء بهدف تدريب كوراء هذه الشركات على كيفية التعامل مع النظام الجديد بما يحقق الإستفادة القصوى. وبعد أن انتهى السيد الأواء / إبراهيم يوسف من كلمته تم فتح باب الأسئلة والتعليقات والتي بدأها السيد الدكتور/ محمد مرحوم بالإشارة بواقعة التغير الكبير الذي حدث في ميانا الإكثرونية على مستوى إدارة العمليات البينية إلى الجهة التي يرى سياسته أنها تحمل الميناء الفضول على مشاهدة الأيزود 14001 وأتقنر سياسته إنشاء معماري التفاهات (الفرقة والمدارية) وذلك لإنشاء مصنع لإعادة تدوير النفايات. وعلى السيد رئيس الهيئة على هذه المقترحات بأن الهيئة في طريقها لتفادى في مرحلتين واحدة في ميانا الإكثرونية في ميانا الدخيلة.

ومن شكوى من الفرائات التي تفرش على السفن عند إحدائها أضراراً بالفانار. أضاف سياسته بأنه قد أصدر تعليمات في هذا الخصوص بعدم مسؤولية السفينة عن الأضرار التي تصيب الفانار ما لم تحدث نتيجة لحادث من طرفه أو البرش أو رشاء السفينة / ومعالجتها. أما ما يحدث من أضرار أثناء إنتظار السفينة (بسبب حركة السفينة مثلاً) فلا تتحمل السفينة مسؤولية. ومن شكوى من إغراق باطن 26 باركر من أن باركر من بعض بصرم على الطور ذات العرض الكبير (الشاردة). أضاف سياسته بأنه قد أصدرت شارة عرضة لطوره الشاذة في كل سنة من 54 برصم ثمانية أمتار وبعد 22 باركر من سنة أمتار. ومن قصيرة تطوير مداخل ومخارج محطة الصاويرات على سفن التي إن هذا التطوير مضطرا في إظهار التخطيط الشامل للميناء وإن الهيئة ترحب بالتعاون مع الإكثرونية لتداول الماولات في كل الموضوعات أم بخصوص الشكوى من إغراق جميع الأجنحة (تأخيرا من الجانب المدنية عشرة مساءً) فقد وعد سياسته بالتحقيق في هذا الأمر حيث أن التعليمات تقضى ببيود موازين تعمل على مدار الـ 24 ساعة. ولطلب من السادة الأعضاء إن يكونوا بمثابة "جهاز تنبيه" يباي سياسته أولاً بأول بالمشكلات التي تحدث أثناء التفتيش الفعلي حتى يمكن التائب عليها

ورجاءة على سؤال بخصوص موقف الجهات الأمنية شرطة

حيث يتم إحتبارها بشكل فعلي وتدارك وتصحيح الأخطاء التي تظهر أثناء التشغيل تم تطرقت بعد ذلك لعرض سريع للدورات التي الأتفاق على تنظيمها مع الفرقة وبينت السيدة الحاضرين أهمية معالجة هذه الدورات وأشارت إلى أنه سوف يتم مواءمة السادة الأعضاء بالتفصيل اللازمة للمشاركة في هذه الدورات عن طريق الفرقة. قام بعد ذلك السيد الأواء/ صلاح الجويلي بالتفصيل السريع على كلمة السيد الأواء على أهمية زيادة أوجه التعاون مع الشركة وتوقيع بروتوكول بين الفرقة وشركة الحلول المتكاملة وكذا إقامة دورات تدريبية مساندة للعاملين بالشركات في الموضوعات الخاصة بصيانة السفينة للعاملين بينهم دورات أخرى بعد فترة لا تتجاوز الثلاث شهور لإطلاع على المستجدات في مجال الإدارة الإكثرونية والتائب على المشاكل التي تظهر أولاً بأول ثم دعا السيد المهندس/ أحمد العقاد رئيس لجنة التدريب بالفرقة لإلقاء كلمته التي تعرض فيها سير العمل وأهداف لجنة التدريب وأكد على أنها أصبحت الآن أقرب وأكثر قابلية للتطبيق وإشاد سياسته بجهود السيد الأواء/ إبراهيم يوسف ومجموعة العمل لمعالجة له في تطوير الميناء. خاصة وأنهم لم يكتفوا بتطوير للنشأت والإجراءات ولكن أهتموا أيضاً وبشكل أساسي بالعنصر البشري الذي يستلبي إدارة وتشغيل الخلوقة ككل وعرض سياسته لسلطة إجتماعات التي جمعت معالي الفرقة والسيد الأواء/ إبراهيم يوسف وشركة الحلول المتكاملة بهدف الإعداد والتوافق على مشيى الدورات التدريبية التي يحق لكل قدر من الإستفادة للمتعلمين والمكان والزمان للتأمنين

لهم بالنسبة مع الهيئة وشركة الحلول المتكاملة. ثم قام السيد الأواء/ إبراهيم يوسف بإلقاء كلمة جامعة بدأها بالترحيب بالسادة الحضور وتوقيع التفتيش لإجراءات على الدور التي تقوم به. ولماجتمه لكل كل بما فيه من أجهزة ومتعاملين لا أبهر من تعاون وحرص على إنجاح التجربة ثم استعرض مشيى الجوهدي التي بدأت حتى الآن في تمهيد البنية التحتية للميناء والتي لم تمكث له في التطوير منذ أكثر من 200 عام حيث تم استبدال شبكة الصرف العمومي (بما أنها ولا يصعب مبدأ الإكثرونية صفة السفينة) وشبكة تصريف مياه الأمطار وشبكة الكهرباء والتعليقات والمطويات والبينة الفوقية المنطق في الطرق والمباني والساحات وأيضاً تم إعادة تخطيط الميناء وتخطيط البنية التحتية بحيث أصبحت تفرق إلى التخطيط العالمية خاصة أن الميناء يعمل بها 52000 رجل وموظف تابعين لخلقت الأوراث والهيئات والميناء معاً بما فيها 30000 عميل ومن هنا جاءت فكرة الإدارة الإكثرونية للميناء بحيث لا يحتاج الأمر إلى لزيارة واحدة من شخص واحد المركز الجوهديسي الموجود خارج الإكثرونية العمومية لإنجاز ما كان يتطلب إنجاز زيارات متكررة لعند كبير من الجهات الزائرة في أماكن متفرقة داخل وخارج الدائرة لعمركية. وأشار سياسته بتعاون الجهات المختلفة العاملة في الميناء لإنجاح هذا المشروع. وخص بالتر في هذا الخصوص الأستاذ/ جلال أبو الفتح ورئيس مصلحة الجمارك والأواء / محمد البنا رئيس الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات.

شركة عراقية عامة لا علاقة لها بالمشروع

الموانئ الجافة

البحر شرعي خارج نطاق السيطرة

(أم) ضرورة فرضتها الظروف الاقتصادية

تعتبر الموانئ الجافة أو الإيداعات والمستودعات الجمركية الخارجية إحدى حلقات منظومة التجارة المصرية كما تعتبر امتداداً للموانئ البحرية .. تخفف الضغط عنها تحويلها لبوابات عبور بدلاً من ساحات التخزين، ومع التطبيق العملي ظهرت العديد من المشاكل والمعوقات وصلت أصوات المنتقدين لوجود تلك الموانئ بحجة أنها أبواب خلفية للتهريب والخروج على النظام العام حيث أنها بمثابة جزر منعزلة عن الموانئ البحرية الأم فالأسعار التي تقبل في تلك الموانئ من الناحية الجمركية لا يمكن بأي حال من الأحوال قبولها في الموانئ البحرية. كذلك بأن الجهات الرقابية بتلك الموانئ ليست بنفس درجة الدقة الموجودة بالموانئ البحرية وعلى الطرف الآخر فإن المؤيدون لتلك الموانئ يقولون أنها تسير وفق المنظومة الشاملة للجمارك والجهات الرقابية وأنها ساعدت في خلق كيانات جديدة وساعدت كثيراً في نمو حركة التجارة المصرية ... وبين كلا الطرفين (المؤيد) (المندد).

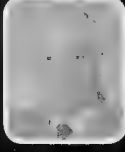
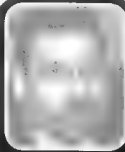
هناك (آراء) (رؤى) قد تكون مغايرة أو متطابقة إلى حد ما .. لكن تبقى الصورة غير واضحة تماماً.

برأيك

هل حققت الموانئ الجافة الهدف الذي أنشئت من أجله؟

هل تعمل تلك الموانئ داخل نطاق السيطرة الجمركية والرقابية الكاملة؟ هل صورة تلك الموانئ مثالية ولا تحتاج إلى إعادة نظر وليس في الإمكان أبرع مما كان؟

وما هي الصورة المثالية التي يجب أن تكون عليها تلك الموانئ الجافة؟



المهندس / حسام لهيطة

رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحه الإسكندرية

الموانئ الجافة يمكن أن تصبح مركزاً لجميع الحاويات الصارغة وإعادة توزيعها على مراكز الإنتاج والتصدير للمنافسة بالبحر مع القابلية للتحويلة كأحد متطلبات التجارة مع العالم الخارجي في المرحلة الحالية

الدكتور أحمد عيسوي صالح

عضو المجلس القومي للإنتاج والشئون الاقتصادية

إن انتشار الموانئ الجافة متكاملة العناصر من شأنه أن يهدف إلى تقاليد جمركية جديدة تنمو تحت رعاية مصلحة الجمارك ولكن في ظل مظاهر النقل بمعناها الحديث القائمة على فكرة إنسياب الحاوية من المصدر (origin) إلى الهدف (Destination).

ريان / هاروق عبد المنعم الصايغ

خبير ومستشار بحري

• العمل الأمل لمواجهة تحديات المستقبل والزيادة المضطردة في أعداد الحاويات وفي مجال تنمية وتفعيل عمليات تداول التجارة الخارجية ليس بناء موانئ بحرية جديدة أو توسيع الموجود حالياً باستثمارات مكلفة بل إنشاء موانئ جافة لا تتجاوز تكلفتها جزء ضئيل جداً من تكلفة البنية الأساسية للموانئ البحرية.

لواء بحري / مغازي الصاوي

مدير عام شركة العامرية للمخازن الجمركية

الموانئ الجافة ضرورة ملحة لا إستغناء عنها في ظل الانقباض والسيطرة الكاملة للأجهزة الرقابية المختلفة

وجيه محمد حسب النبي

مدير عام مستودع سودي

لا يوجد في جمهورية مصر العربية إلى الآن ميناء جاف ولكن جميعها مستودعات جمركية عامة وخاصة. حالات التهريب في الموانئ البحرية والجوية والتي تم ضبطها أكبر في حجمها وعددها بهذه الموانئ عن حالات التهريب بالمستودعات الجمركية.

و الاختصاصات بين (الموانئ الجافة / Dry Port - الإيداعات الجمركية / Bonded warehouse - مخازن الحاويات / Depot) رغم

الاختلاف الفنى الكبير في أداء كل واحدة من الأخرى و ما يمارس من خلالها من أنشطة ، و بمناسبة الاتجاهات المؤثرة التي تشهدها إلى إعداد وزارة المالية لمشروع قانون جديد للجمارك فيسمى بدارك هذا الغلط و التفرقة علنياً بين الموانئ الجافة و ما سواها من إيداعات جمركية و مناطق حرة .

كما يمكن أن تابع الموانئ الجافة دوراً فعالاً كأحد المملكات اللوجستية ، لكن هذا الدور لم يبرز نتيجة عدم وجود مخطط لوجستى عام ، و كنوع من إنتقادات الذات فإن عدم التعرف على ملامح رؤية و إستراتيجية النقل في مصر عموماً خلال الرحلة المقبلة ، يضعف من وضع خطط واضحة المعالم لإستغلال الإمكانات اللوجستية المتاحة و من يجعل أداء الموانئ الجافة غير بالأنه العديد المثلى .

أخيراً ، ولم تحظ الموانئ الجافة بالرعاية المتصلة للمصاحبة و أدوارها و ما يمكن أن تسهم به بفاعلية على المستوى الإقتصادى إلا في عدد محدود من الدراسات من بينها دراسة كانت قد أجريت في عهد السيد الدكتور / إبراهيم العيمري - وزير النقل (السابق) ، و إن كانت هذه الدراسة قد تناولت الموانئ الجافة دون التطرق للأشكال الأخرى من الإيداعات ، علوة على أن مادتها أصبحت تحتاج لتحديث بياناتها في ظل المستجدات المحلية و الدولية . و تحتاج الدراسات في مجال الموانئ الجافة و الأشكال المشار إليها إلى مستوى من العمق يتفق من تشكيل فرق بحثية تتكامل أدوارها ما بين الأكاديميين و الأكاديميين و معمارية النشاط فلياً بما يلقي الضوء على مختلف مجالاتها و ما تستخدم فيها من منظومة إدارية و مستندية و ما يجب أن تتكامل و تتناسق معها من نظم و هيئات و مؤسسات و ما يجب توافره من كوادر على درجة من المهارة و ذلك بهدف الوصول إلى خطة صمومة ترتقي بأداء الموانئ الجافة إلى المستويات المثلى التي يمكن إصراها .

تعد مبادرة إقامة الموانئ الجافة كأحد حلقات سلسلة المنظومة اللوجستية Logistics Chain في مصر خطوة إيجابية في إتجاه تنمية التجارة الخارجية بغنصرها الصادر و الوارد ، و قد كان إختيار مواقع متميزة على محاور الإنتاج و التجارة لإقامة الموانئ الجافة يستهدف تخفيف الضغط على توجهاتها بعض الموانئ في إستقبال البضائع ، وإتاحة مساحات أكبر لتخزين و توجيه البضائع إلى مناطق الطلب حسب الطلبات و بالكميات و في المواسم التي تفرغها الأنشطة المختلفة ، استغل بعض ضعاف النفوس في تجارب قليلة تلك الموانئ الجافة في تهريب البضائع بما أعطى عنها مؤشرات غير إيجابية و أنها وسيلة للخروج من النظام العام و هذه ليست الصورة الواقعية ، فالموانئ الجافة يمكن أن تصبح مركزاً لتجميع الحاويات الفارغة و إعادة توزيعها على مراكز الإنتاج و التصدير للنها البضائع القابلة للتحمية كأحد متطلبات التجارة مع العالم الخارجى في المرحلة الحالية ، و تواجه الشركات حالياً تزايد تكاليف النقل نتيجة القصور في أداء هذا الدور على نحو سليم فطلى سبيل الخيارات تدر الحايوة محصلة بمستويات الإنتاج إلتزام إلتزام و توجه لتخفيف في أحد منطق الإنتاج حول القاهرة الكبرى من توجه الحاوية فارغة لإعادة التصدير من ميناء الإسكندرية ، و قد يكون أحد مراكز الإنتاج في نفس المنطقة أو منطقة مجاورة يحتاج إلى عدد من الحاويات لنقل منتجاته إلى الخارج ، فيطلب حاويات فارغة ، فتوجه إليه من ميناء الإسكندرية لتصدر من أحد الموانئ البحرية المصرية ، و يمكن تصور تكلفة النقل في ظل تلك الآلية ، و ما يمكن أن يتحقق من وفرة إذا ما وجد ميناء جاف مجاور لمراكز الإنتاج تجمع فيه الحاويات الفارغة ليتم توجيهها لمناطق الطلب و ما يتحقق من ذلك من وفرة في التكلفة الإجمالية .

يفترض أن منظومة الموانئ الجافة الإجرائية تتبع إحكام الجهات الرقابية و سلطات لسيطرة لسيطرته على تلك الموانئ أما في حالة وجود ثغرات في الأداء فهذا مردود الصمودة لإسرائي و التي يسهل تعديها و تطويرها و ليس خدمات الموانئ الجافة في حد دها . كذا به حذر الإشاره أن قانون الجمارك لم يفرق في التعريف

الدكتور أحمد عيسوي صالح عضو المجلس القومي للإنتاج والشؤون الاقتصادية

أولاً: الدراسات التي تمت

1- في عام 1984 قامت وزارة النقل (الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل) بإجراء الدراسة (النقل الداخلي للحاويات) وتضمنت الدراسة الجوى الاقتصادية لمحات الحاويات الداخلية Inland Container Depot وأوصت الدراسة:

من المتوقع أن يتحقق وفورات اقتصادية في حالة إنشاء محطة بالقاهرة الكبرى يتم خدمتها بالسكة الحديد في مرصحتها الأولى بطاقة 30 ألف حاوية سنوياً وأن تصل الوفورات إلى 1.5 مليون جنيه وسوف تزداد كلما كبر حجمها من تتناول المحطة 45 70 ألف حاوية سنوياً لتصل إلى 3 مليون جنيه سنوياً شريطة أن يتم نقل قطار واحد يومياً (80 حاوية) محملة وأخرى حاويات فارغة على الأقل في حالة إنشاء المحطة وخدمتها بالنقل المائى الداخلي سوف تزداد إلى حل في وفورات التكاليف، ستكون التكاليف الحاويات LCL أقل كثيراً من حجم في حالة نقلها مباشرة بالطرق البرية المستعمل ويتوقف وفورات التكاليف أيضاً على حجم كل من PCL و LCL وذلك وفقاً من محطة حاويات نظام بالنقل المائى سوف تحقق عائد غير كاف على الاستثمار، ولزم أن يكون بالصفة نظام معلومات مربوط بمحطات الموانئ البحرية وأن يتم إجراء تنظيم خاص لعمليات التنسيق والتخلص الجمركي بالمحطات الداخلية للحاويات.

2- في عام 1992 أجرت الوزارة أيضاً بحثاً بإبانيه من مؤسسة التعاون الدواى اليابانية (جيماكا) دراسة من (نظام النقل والخطة الرئيسية للنقل على الطرق) وتضمنت أيضاً دراسة الجوى الاقتصادية لمحطات الحاويات الداخلية، وتم تقييم أربع محطات بالقاهرة بسمى Cairo Trade Container Freight Station بالإضافة إلى Cairo - Alexandria Donestic Container Freight Station .

وتوصلت الدراسة إلى ما يلى :

معدل التخميم	محطة القاهرة	محطة القاهرة / الاسكندرية
12%	12%	12%
معدل العائد الداخلى الاقتصادى	43.1%	76.2%
صافى القيمة الحالية	55.6 مليون جنيه	31 مليون جنيه
مؤشر الربح	4.2%	7.3%

3- وقامت الهيئة القومية للسكك الحديدية بدراسة الجوى الاقتصادية لإنشاء محطة داخلية للحاويات وسط مائت سكة حديد عند ملتقى خط الصعيد بخط الانشاء، ووصلة بولاق بشيتل ببولاق الدكتور وأسندت إنشاء ميناء بشيتل الجاف للشركة المصرية لتداول البضائيات INVSTIA. ومما سبق يتبين الجوى الاقتصادية من إنشاء محطة الحاويات الداخلية.

الوضع الحال للموانئ الجافة

الموانئ الجافة (المحطات الداخلية للحاويات) هو الاسم الحديث الذى أطلق على الملاحق الخارجية سابقة والمستودعات الجمركية حالياً وتكون أماكن إشتائها خارج الموانئ البحرية وانتشرت فكرة إشتائها في السنوات الأخيرة ويكون لها لجنة جمركية للإشراف على سير العمل والفرق الوحيد تنظيمياً بين الميناء الجاف والمستودع الجمركي هو أن الميناء ينص على في بوليصة الشحن على أنه الوجهة النهائية همر ميناء محدد، الموانئ الجافة يوجد بها مساحات أكبر من تلك الموجودة بالمستودعات العامة الجمركية ويوجد بالموانئ الجافة معدات لرص و إستيف الحاويات بالساحة بينما لا توجد بالمستودعات العامة الجمركية هذه المعدات وتتعامل الموانئ الجافة مع الخطوط الملاحية مباشرة بينما المستودعات الجمركية لا تتعامل مع الخطوط الملاحية مباشرة بل يتم ذلك من

الميناء، تكاليفه

2- قيود قانونية،

تتمثل في تأثير سياسة الدولة

على الاستثمار والرقابة الفروضة

بواسطة الأجهزة المعنية.

3- قيود مالية، تتمثل في ضرورة تدفق

الإيرادات بشكل يغطي التكاليف.

4- قيود المنافسة، حيث تتأثر رسوم خدمات البضائع

بالمنافسة الموجودة في الموانئ الجافة الأخرى .

5- قيود التشغيل، حيث تتأثر الطاقة التشغيلية لحجم

حركة البضائع بمستوى الرسوم المفروضة.

وفي كل الأحوال يجب تحديد طاقة الميناء الجاف وكيفية

البضائع المحتمل شحنها أو تفريغها أو تخزينها حتى

لا يكون هناك مجال لطاقة استيعابية أو تشغيلية أكبر

أو أقل من الطاقة المطلوبة وما يترتب على ذلك من آثار

اقتصادية نتيجة الخطأ في تحديد حجم المشروع .

الموانئ الجافة... هل هناك تلاعب أو تواؤم؟

الامانة تقتضي القول بانثني لا أعرف ولكن ما هي

الاحتمالات؟

هل يمكن تهريب الشحنات؟ لا أظن لأن المستورد قام

بتسديد ثمنها الفوري كامل كما أن إدارة الميناء الجاف

قامت بتسديد قيمة الرسوم الجمركية المستحقة كاملة

بموجب خطاب ضمان جمركي والطرفان - منطقياً - لا

مصلحة لهما في السماح بعملية تهريب الشحنات.

هل يمكن سرعة الإفلات من الاحتمالات؟ لا اعتقد لأن إدارة الميناء

الجاف تتحمل المسؤولية الأمنية كاملة وتتخذ الإجراءات

الوقائية المطلوبة وإن تسمح - منطقياً - بحدوث سرقات

الشحنات تتحمل وحدها - وبحددها فقط - مسئولياتها

القانونية والمالية والأمنية.

هل يمكن أن يكون هناك تلاعب أو اتفاق من أصحاب

الشحنات الغريبة لتخفيض الرسوم الجمركية أو أن يكون

هناك خطأ في تقرير أو تعسف في تطبيق من هؤلاء الذين

لا يملكون إمكانيات ومستزمات الهام والوظائف؟ است

متكاداً ولكن بكل ميناء لجنة جمركية تابعة للرابطة العليا

لصحة الجمارك تقوم بتنفيذ تعليمات وتحصيل الرسوم

الجمركية وفقاً للوائح والبيدو. الممارسة كما أن هناك لجان

للمراقبة الصلحة والتفتيش والمخاسنة ... إلخ كما أن

أجهزة التوحيد القياسي والمجر الزايمي والصحي

والبيطري ... إلخ تخضع نفس المراجعات وفقاً لمعايير

خاصة وبقيقة فضلاً عن أن أجهزة الرقابة الحكومية

تراقب وتتابع الفساد الإداري ولا تسمح بوجوده بكل

صوره وأشكاله وأياً كان نوعه في أي موقع وفي أي

مكان.

وإذا كان سواك الآن - عزيزي القارئ - هل الموانئ

الجافة ضرورية أم اختيار ساجيك على الفور بانها

ضرورية لا اختيار.

خارج الميناء أو بمنطقة المخلفات الباطني لمن حذر

أرصفتها التراكبي أو الشحنات (ارتصاص الساحات

والمخازن) وما يترتب عليه من بطة عمليات التفريغ.

رفع معدلات سحب البضائع من الميناء وما يترتب

إلى تقليل زمن تواجد السفينة بالميناء

« أجبت العالقة أو الإضافة على التوازن البحرية

Surcharge التي تضاهي لتغطية المستودعات التي

يتعرض لها مالك السفينة في الأحوال التي تواجه فيها

الموانئ حالات التكدس.

ومن ثمة تواجد أقل الحاويات في الميناء وتقليل العدد من

تركباتها ونقلاتها داخله.

« عدم الحاجة إلى الترسعات المكلفة لمواجهة التعامل

مع الحاويات والشحنات المستقبيلة المتدفقة.

« تصنيف البضائع كميناء ممتاز وربما يترتب على خدمة

النقل البحري والتجارة الخارجية وعما مجالاً

متكاملاً يشكّلان الدعامة الأساسية للاقتصاد

الوطني.

2- المستورد

« توفير غرامات التخدير المستحقة للخط الملاحي

تجاوز فترة السماح المحددة لاستيقاظ الحاويات.

« رسوم تخزين أقل من رسوم أرصيفات الميناء

البحري وإمكانية لفترة تخزين أكثر مدة.

« إجراءات المائيات والفحوصات بالميناء الجاف.

« عدم دفع غرامات التخدير Demurrage نتيجة

سرعة وكفاءة عمليات التفريغ وما لا يتجاوز الوقت

المسموح به لتفريغ الشحنة Lay Time.

3- المصدر

« شحن وتسليم البضائع داخل الحاوية في الميناء

الجافة وإنهاء الإجراءات الرسمية والإدارية والجمركية

وأرسلها إلى الميناء البحري في الموعد المحدد للشحن

على السفينة مباشرة.

4- الشاحن

« إصدار شحن B/L Through لتغطية مراحل

من متعددة من نقطة قيام معينة إلى نقطة وصول

نهائي داخل البلاد.

« تقليل رسوم الميناء Port Dues نتيجة الإسراع

في عمليات التفريغ والسحب.

« جود أقل داخلية بالمصلحة المحلية.

الموانئ الجافة... أسعار وقيود الخدمات

هناك مبدأ عام يجب أن يوضع في الاعتبار - دائماً

- وهو أن العقد شريعة المتعاقدين بمعنى أن للأطراف

التفاهة (إدارة الميناء الجاف والمستورد / المصدر)

الاتفاق فيما بينهم على الأحكام والشروط والالتزامات

وأسماء الخدمات بتواضعها المختلفة (تخزين، تفريغ،

شحن، تسليم، نقل ... إلخ).

ويقول الدكتور محمد سليمان هدي في كتابه «نراسة

الجيدوى وتقييم المشروعات الاستثمارية» أن هناك

قيوداً موضوعية على تسعير خدمات الميناء

1- قيود اقتصادية، تتمثل في ضرورة أن يغطي

ومنذ صدور القرار تشهد البلاد من عام إلى آخر دخول

موانئ جافة جديدة في مسمى حيث لواء بمنتجاتها

التجارة الخارجية المتدفقة والمزاييدة أداء الخدمات

المساعدة والمعاونة الموانئ البحرية - كأمطارا طبيعي

لها - حيث.

« أجبت شركة المستودعات المصرية العامة (قطاع أعمال)

الأقدم والأكثر خبرة في مجال المستودعات والتخزين

مستودع جمركي خاص (تخزين للغير) في التوابية

(جنوب غرب مدينة الإسكندرية) على مساحة 48 فدان .

« أجبت شركة العامرية للمخازن الجمركية (قطاع خاص)

مستودع جمركي في كنز مريبوط بالإسكندرية.

« أقامت شركة TMH ميناء جاف في بشتيل Bashitl

بمنطقة إمبابية بالجزيرة بنظام Bot لمدة خمسة وعشرين

عاماً بطاقة استيعابية 950.000 حاوية متكافئة TE4.

« أقامت شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

مستودع جمركي في منطقة القبارى القريبة من حدود

ميناء الإسكندرية (مستودع البشري) على مساحة

8270 متر مربع.

« أقامت شركة SOSDI (قطاع خاص) منطقة جمركية

متكاملة بالمنطقة الصناعية الخامسة في مدينة 6 أكتوبر

بالميزة.

« وتشير دراسة Infrastructure Development

Group (للمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا) يناير

1998 أن:

« مصر هي -لبوابية الطبيعي للبرصائع العابرة

Transshipment لشرق البحر المتوسط.

« 80% من التجارة الخارجية المصرية (واردات /

صادرات) يتم تسليمها أو إنتاجها في منطقة القاهرة

الكبرى (1.350.000 حاوية متكافئة TE4)

« الطاقة الاستيعابية للموانئ البحرية الرئيسية في مصر

والتي تتداول فيها التجارة الخارجية (الإسكندرية، الشخيلة،

دمياط، بورسعيد، شرق القنطرة، السخنة) لن تتحمل

الزيادة المستقبلية المتوقعة في إعداد الحاويات المتداولة.

« من المتوقع أن يصل حجم الحاويات المتداولة (عابرة /

برسم البلد) إلى عام 2007 3.197.000 TE4 منها

1.279.000 برسم البلد عام 2009 3.687.000 TE4

منها 1.475.000 برسم البلد.

« الحل الأمثل لمواجهة تحديات المستقبل والزيادة

المضطربة في أعداد الحاويات وفي مجال تنمية وتقليل

عمليات تداول التجارة الخارجية ليس بناء موانئ بحرية

جديدة أو توسيع الموجود، حالياً باستثمارات مكلفة بل

إشياء موانئ جافة لا تتجاوز تكلفتها جزء ضئيل جداً من

تكلفة البنية الأساسية للموانئ البحرية .

الموانئ الجافة... من المستفيد؟

إن الترابط والتكامل بين الموانئ البحرية والجافة يؤديان

بدورهما إلى:

1- الموانئ البحرية

« منع وتقليل ظاهرك التكدس Congestion سواء

للسفن (انتظار دور) وما يترتب عليه من انتظار السفن



لواء بحرى / مغازى المساوى مدير عام شركة العامرية للمخازن الجمركية

ويلجأ إليها السادة العملاء للتعامل والتخزين بها ليس لى أغراض سلبية مثل التهرب أو تخفيض الفئة الجمركية كما يقال ولكن لأسباب كثيرة أخرى إيجابية غير متوفرة فى الموانئ البحرية مثل:

- 1- إمكان تجزئة مشمول البوليصه حسب ظروف العمل وهذا لا يتم بالموانئ البحرية .
- 2- طول مدة التخزين دون تحويل البضاعة إلى مخازن المهمل ليعيبها بالمراد العلنى حيث مدة التخزين المسموح به قد تصل إلى 9 شهور فى بعض الحالات وهذا غير متوفر بالميناء البحرى.
- 3- إمكان ترقيع الحاويات فى المخازن المظلة بالموانئ الجافة فور وصولها وإعادة الحاوية الفارغة فى نفس اليوم إلى التوكيل الملاحى مما يوفر للعمل مبالغ ضخمة من العملات الصعبة نظير غرامات التأخير فى ترقيع الحاويات بعد الإفراج عنها من الموانئ البحرية.
- 4- هذه المستودعات (الموانئ الجافة) مميكة ومتصلة بالحاسب الآلى الرئيسى لمصلحة الجمارك ويتم عمل الشهادة الجمركية من خلالها طبقاً للتعريفه والبند الجمركى لكل سلعة. ولا مجال للتلاعب وهى نفس التعريفه والبند فى الموانئ البحرية.
- 5- ربطها بمنظومة النقل متعدد الوسائط سواء فى حالات الترانزيت (البضائع العابرة) أو الواردات أو الصادرات.
- 6- سهولة نقل البضائع لاختيار الموقع بالقرب من شبكة خطوط المواصلات البرية الرئيسية أو السكك الحديدية أو النهرية.
- 7- القرب من مواقع الإنتاج سرعة النقل ودون أى خسائر.
- 8- التخطيط الداخلى السليم مما يوفر سرعة الحركة والتداول سواء فى التخزين أو الصرف.

لذلك مما سبق نجد أن الموانئ الجافة ضرورة ملحة لا استغناء عنها فى ظل الانضباط والسيطرة الكاملة للأجهزة الرقابية المختلفة.

لا يوجد حالياً فى قانون الجمارك مايفرض بالموانئ الجافة ولكن بالمقنين ما يسمى بمستودعات عامة تخزين لغير ويطلق عليها مجازاً الموانئ الجافة.

وهذه المستودعات العامة (الموانئ الجافة) أنشئت سواء كانت برأس مال حكيمى أو برأس مال خاص فلها ضرورة ملحة. وذلك لحد من الضغط على الموانئ البحرية والجوية نظراً لزيادة التبادل التجارى وحركة التجارة الدولية المستمرة فى الارتفاع والنمو مما يحتاج إلى زيادة وتوسع المساحات المخصصة للأعمال الجمركية. حيث أن الموانئ البحرية والجوية محدودة المساحة والطاقة التخزينية. ومحاولة الاتساع الرأسى والأفقى بها محدودة مما يتسبب فى تكس البضائع. وعدم وجود أرصفة كافية للسفن القادمة للموانئ البحرية مما يعطلها تتأخر فى مناطق الإنتظار مما يكبد الدولة غرامات مالية بالعملة الصعبة.

لذا كان لزاماً بجهود مناطق جمركية خارج الموانئ البحرية كمستودعات عامة (موانئ جافة) وأصبح وجودها ضرورة ملحة على أن تكون تحت السيطرة الكاملة والإشراف الكامل لمصلحة الجمارك والجهات الرقابية المختلفة. أما ما يقال عنها أنها بوابة خلفية للتهريب والفروج عن النظام العام وأنها جزء متعزلة عن الموانئ البحرية وتقبل فيها أسعار تخفف عن مثيلتها فى الموانئ البحرية فإن أى نجاح لآى مشروع لا يتحقق إلا بالإدارة الجيدة. والإدارة المشددة الحازمة وإن العناصر الجمركية التى تعمل فى لجان هذه الموانئ الجافة لمهى عناصر جيدة ومتقنة كما أن الإدارات الرقابية المختلفة والإدارات الخاصة بالفحص الجمركى والسيطرة على الواردات والصادرات تقوم بعملها على أكمل وجه والإيجابيات كثيرة لتحقيق الهدف الذى أنشئت من أجله تتمثل فى تساقط السيطرة حيث أن بند التعريفه الجمركية واحدة بها. ومربع واحد. وجميع هذه المستودعات أو الموانئ الجافة مرتبطة ارتباطاً ألياً بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك ويتم المرور ومراجعة مستنداتها بصفة دائمة.

وجيه محمد حسب النبى مدير عام مستودع سوسدى

6 أكتوبر يجب إتمام الإجراءات الجمركية للمصانع المحيطة بهذه المستودعات دون عيبها مهما يتم فى التصدير حسب التوزيع الجغرافى للمصدر.

- كلما زادت التفتيشات الجمركية سواء تخفيض فئات التعريفه أو عقد الإنفاقيات شائبة أو متعددة الأطراف أو الإعفاءات الجمركية لفرض معين كلما تقلص دور المستودعات حيث كانت تعتمد على ميزة تجزئة الإنجراج على ثلاث دفعات وطالما أن الرسوم الجمركية أصبحت لا تمثل عائق لدى المستودع بسبب هذا التخفيض أو الإعفاء بالتالى يتم الإنجراج من الموانئ البحرية مباشرة لدا بحل العمل بنظام التوزيع الجغرافى للمصانع والتجار الصناعى لإستغلال هذه المستودعات وتخفيف الضغط على الموانئ البحرية.

- لا يوجد فى جمهورية مصر العربية إلى الآن ميناء جاف ولكن جميعها مستودعات جمركية عامة وخاصة.

- صدر القرار الجمهورى رقم 335 لسنة 2004 مبدئياً للقرر الجمهورى رقم 349 لسنة 1996 ونص فى مادته الثانية على أن تتولى الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة إدارة أية موانئ جافة يصدر بها بتحديددها قرار من رئيس الجمهورية.

- أساسى أقصر لإنشاء الموانئ الجافة على القطاع الحكومى ولا مجال لقطاع خاص بالتالى لا يوجد حتى الآن ميناء جاف بالموضوع مشتب بر وزارة النقل ووزارة المالية وبمطوب تميل لقرار لجمهورى المذكور يعالنه السماح للقطاع الخاص بإنشاء الموانئ الجافة.

- مستودعات الجمركية مركزة بحدود 6 مستودعات عامة وبالإسكندرية وحدها. أحل محلو لسيطرة الحركة ورقعة لكامة وبسبب أنه ب حلله للتهريب ولديلى على ذلك أكثرى



**LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS
INDIAN CONTINENTAL/FAR EAST/USA WESTCOAST
AND JAPAN PORTS**

APRIL 2007

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V AL ABDALI	02E	01/04/07	PSD
M/V LT TRIESTE	09E	04/04/07	PSD
M/V GRANVILLE BRIDGE	05E	07/04/07	PSD
M/V HANJIN COLOMBO	82E	08/04/07	PSD
M/V SCI VIJAY	11E	11/04/07	PSD
M/V YM PINE	46E	11/04/07	PSD
M/V LIONS GATE BRIDGE	33E	14/04/07	PSD
M/V NEW PORT BRIDGE	34E	15/04/07	PSD
M/V YM PROMINENCE	35E	18/04/07	PSD
M/V YM GREEN	49E	18/04/07	PSD
M/V AKINADA BRIDGE	34E	21/04/07	PSD
M/V YM MONDEGO	15E	22/04/07	PSD
M/V CONTI SINGA	12E	25/04/07	PSD
M/V YM BAMBOO	48E	25/04/07	PSD
M/V GOLDEN GATE BRIDGE	97E	28/04/07	PSD
M/V RHEIN BRIDGE	91E	28/04/07	PSD

**LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS
NORTH AMERICA PORTS**

APRIL 2007

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V RHEIN BRIDGE	91W	01/04/07	PSD	PSDNYC/CRF/SAV
M/V YM TIANJIN	09W	06/04/07	PSD	PSDNYC/CRF/SAV
M/V HANJIN ELIZABETH	02W	15/04/07	PSD	PSDNYC/CRF/SAV
M/V JILFAR	05W	22/04/07	PSD	PSDNYC/CRF/SAV
M/V AL ABDALI	03W	29/04/07	PSD	PSDNYC/CRF/SAV

**LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS
WEST BOUND**

APRIL 2007

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V HANJINMALTA	37W	03/04/07	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM GREEN	49W	05/04/07	PSD	PSD/GOA/LIV/FOS
M/V HANJIN VALENCIA	87W	10/04/07	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM BAMBOO	48W	13/04/07	PSD	PSD/GOA/LIV/FOS
M/V AKASHI BRIDGE	33W	17/04/07	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM COSMOS	47W	20/04/07	PSD	PSD/GOA/LIV/FOS
M/V NORMANDIE BRIDGE	42W	24/04/07	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM CYPRESS	48W	27/04/07	PSD	PSD/GOA/LIV/FOS

**LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS
NORTH CONTINENTAL PORTS**

APRIL 2007

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V CONTI SINGA	12W	01/04/07	PSD	BCN/FXT/RTM/HAM
M/V AKINADA BRIDGE	34W	03/04/07	PSD	RTM/FXT/HAM/LEH
M/V SCI MAHIMA	21W	08/04/07	PSD	BCN/FXT/RTM/HAM
M/V GOLDEN GATE BRIDGE	96W	10/04/07	PSD	RTM/FXT/HAM/LEH
M/V HENRY HUDSON BRIDGE	84W	16/04/07	PSD	BCN/FXT/RTM/HAM
M/V TSING MA BRIDGE	28W	17/04/07	PSD	RTM/FXT/HAM/LEH
M/V ANDAMAN SEA	02W	22/04/07	PSD	BCN/FXT/RTM/HAM
M/V CHISWICK BRIDGE	39W	24/04/07	PSD	RTM/FXT/HAM/LEH
M/V LT TRIESTE	10W	28/04/07	PSD	BCN/FXT/RTM/HAM

مكتب بورسعيد، 13 شارع الجمهورية، تلفون: 066/359885 فاكس: 066/336845

مكتب دمياط بجوار شركة الحاويات تليفون وفاكس (57) 320221
المنوع، القاهرة - بورسعيد - السويس

4862500 - 4873078-4873961 - 4861239

المسلة، محطة الرمل 2 شارع فريلاند عا، الإسكندرية
فاكس / 4840757 - 4847268 / تليفون: 54418 - 54630 / الإسكندرية

إطلاق موقع إلكتروني باللغة العربية حول سلامة الأغذية الفرنسية

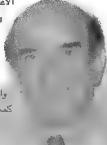
أعلن حسن بهام، مدير المكتب الإقليمي للمعلومات (إيبيرانس) أن وزارة الزراعة الفرنسية أطلقت موقع إلكتروني على شبكة الإنترنت باللغة العربية بهدف تقديم المعلومات عن خطط سلامة الأغذية الفرنسية المصدرة لضمان العالم ويمكن زيارة الموقع على العنوان التالي www.almowadalarizay.com

وأضاف بهام أن الموقع الإلكتروني يهدف إلى توفير شرح تفصيلي للمبادئ التوجيهية لإدارة سلامة الأغذية والخطط الفرنسية الرقابة على سلامة الأغذية. وهذا الأمر مهم للمصدرين والموردين وجميع المستهلكين والمصحفين على حد سواء. ويذكر أن كل مرحلة يتم مراقبتها على حدة: إنتاج، والمعالجة، والتخزين، والتعليق، والتوزيع، والاستيراد والتصدير.

وتضمن الإدارة القوية والمجهود الجماعي للسلطات الفرنسية والمهنيين والمستهلكين حودة وسلامة المنتجات الفرنسية التي يتم استهلاكها داخل أراضى فرنسا أو التي يتم تصديرها للخارج. وتضمن الدولة مهمة المراقبة المكثفة عبر الأجهزة المختصة للوزارات الثلاث المعنية بالزراعة وصحة والاستهلاك ووضع إصداره الفرنسي في المقام

كما قال أن الموقع متاح أيضا باللغة الفرنسية و12 لغة أخرى بالإضافة إلى بلبل شامل قابل للتحميل. ويشتر بنصوح إجراءات سلامة الأغذية الفرنسية.

ويذكر أن الموقع يضم ثايات أكبر من غيرها في العالم المنتجات الزراعية والأغذية للمعالجة، تطبق سلسلة صحية لوبية. فيما يتنق بمعالجة الأغذية، وبالتالي تضمنت عبات مع أطعام مصر والعديد من دول العالم بوجاهة الأغذية.



شركة NOVACEL تبدأ إنتاج رقائق حماية ذات عرض كبير

في إطار تلبية الطلبات المتزايدة الخاصة برقائق حماية الأسطح لصناعة السيارات والإلكترونيات قامت شركة NOVACEL الرائدة عالمياً في هذا المجال بتصميم خط إنتاج جديد على السرعة طلاء رقائق الحماية في إطار استخدام أحدث التقنيات مع ضمان التعامل مع الرقائق ذات العرض الكبير.

هذا وتتواجد الماكينة الجديدة في مصنع Deville - Les Rouen (فرنسا) عند بابها تتبع أيضاً إمكانية إجراء طباعة على رقائق حماية الأسطح (البو، رسائل إعلانية، معلومات تقنية...) وهذه الرقائق قيد أيضاً في التربين والفلل وتوزيع الضائع والمصانع.

وتجدر الإشارة إلى أن شركة NOVACEL قامت بتوفير خدمة تقنية ومساعدة لوجيستية فائقة الكفاءة لمواجهة زيادة نشاط إنتاج رقائق الحماية.

وفي إطار خبرة تمتد أكثر من أربعين عاماً في هذا القطاع، تشيد شركة NOVACEL بزيادة مجموع ماكيناتها ما يعمل على تلبية الاحتياجات المتزايدة لأسواق السيارات والإلكترونيات فضلاً عن تقديم جودة عالية بأسعار مناسبة.

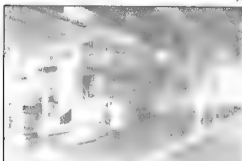
شركة "ماسون" تصبح "ماسون مارين" - Masson Marine وتعود مستقلة

منذ ما يقرب من قرن من الزمان تقوم شركة ماسون بابتكار وتصميم وتصنيع وتسويق مجموعة أجهزة الدفع للياحز والمراكب، مراكب السيد والسفن الجبارة والمراكب المائية والسفن الصهاريج وسفن الشحن والزوارق والكركات) وواليوم إستثمارات شركة ماسون إستقلالها تحت رسم ماسون مارين وأصبح نام إدارتها في يدها.

واليوم حيث تزداد طلبات مصنعي السفن والمراكب والقرسات ويحدث تيسر أيضاً أجل تصنيع تلك الأجهزة تقدم شركة ماسون للسوق العالمي مجموعتها الكاملة من المنتجات خلال 4 شهور إلى جانب التصميمات الخاصة ببطورة تقليل السرعة والناضاج الأولية في أقل من 6 شهور.

وشركة ماسون هي المصدر الرئيسي للإبتكارات الحديثة في هذا المجال. المراكب ذات القدرات المالية متعددة المخرج وإفرام الرافعات للحمية داخل أجهزة تقليل السرعة أو المتواجد خارجها وأجهزة التحكم في السرعة ذات مضطرب ويخرج واحد وأجهزة التحكم في الرافعات. وتعتمد شركة ماسون مارين بأن تواصل تلك الإبتكارات مع حفاظها بكفاءة العالم كله

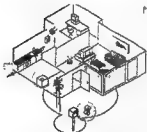
وتؤمن الشركة بأن تناسب منتجاتها لمتطلبات العملاء واستعداداتهم الفريدة. وأيضاً يسمح هذا الإنتاج المدمج لمالية شديدة لتوافيق وفصل رويها الإستراتيجية من الدرجة الأولى تمكن شركة ماسون مارين من البعثات الخاصة لتقديم مجموعة الدفع التي تتضمن أجهزة تقليل السرعة ولرفعات ذات قدرات ما بين 100 و10000 كيلو وات خلال الشهور القادمة وتساعد هذه المجموعة بتقليل استهلاك الكربون حتى 93%



وقد على السيد Lau- rent Derole رئيس مجلس الإدارة قائلا: نحن سعداء جداً لأن زيادة قدرتنا الإنتاجية يسمح لنا بتوسيع نطاق مكانتنا على المستوى العالمي.

قيام شركة EDELIA التابعة لشركة كهرياء فرنسا EdF بنشر أنظمة eDevice home gate ways تساعد المستهلك على التحكم في الطاقة

تعد شركة eDevice (www.edevice.com) جهة رائدة في مجال حلول M2M (Machine to Machine) وقد أعلنت عن قيام شركة EDELIA ب طرح خدمة جديدة للتحكم في الطاقة



إبتكاراً على تقنياتها الخاصة بالبروات الاسلكية Idems middleware ونظام GPRS، وإذ أن خدمات التحكم في الطاقة المقترحة من قبل شركة EDELIA هي لفرنسا تعتمد على استخدام بوابات eDevice التي تسمح بتلقي بيانات العدادات الكهرياء أو البواب أو اللان من منزل المستخدمين (لشذ القراءات من بعد) إلى أجهزة السيوير المعنية بالمعالجة لدى شركة كهرياء فرنسا EDF ومن ثم تقدم شركة EDELIA (www.edelia.fr) عرضاً

غير مسبوق لخدمات بسيطة وبديكر من شأنها المساعدة على التحكم في استهلاك الكهرياء واليه والعمل على خفضه وتجدر الإشارة إلى أن أخذ قراءات العدادات يسمح بتبديع تصميمية للإستهلاك مع نظام تحذير المستهلك في حالة إكتشاف عمليات تسريب أو تناقض غير طبيعي في الإستهلاك

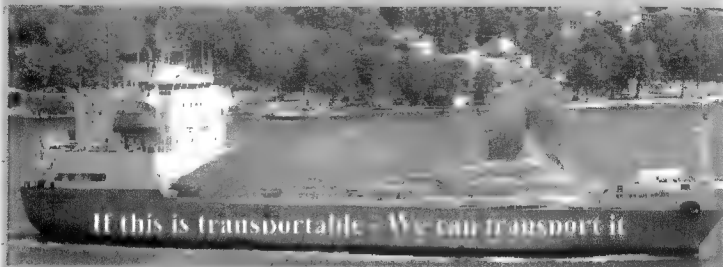
ARMALITH جينز يرضى مظهراً جديداً على سائقى الدراجات البخارية ذو تكنولوجيا متطورة

جينز يصنع لركيب الرواجات البخارية يمزج بين الأمان والراحة ويجمال الشكل! إنه تحد تقوم به شركة ESQUAD من بلل تقديمها القماش الجديد ARMALITH وهو نسج من دنة ولوة تحمل تماثل بل تزييد عن الماد وكل ذلك مع الحفاظ على مظهر وبوية وقابلية الجوز للتدوير

ARMALITH هو نسج مزوج تم تصميمه من ألياف مخصصة في اللابل لاجالات مختلفة من مجال القزل والناضج (التسليخ، الزراكب الفضائية) وصناعات التدوير) ومعالجة



هذا القطن يضمنها مع خيط من القطن بل نسجها بـأسانسيو خاص. يبدأ التتوق عند شذ دول بطلون مصغر طبق لهذا الأسلوب عند حموة تزييد من 10 طى ويسمع ذلك بمواحه أصعب الدرق وأكثرها دائرية بمنتهى الأمان ويظهر يتناسق مع اللواض السائدة



Egypt's fully integrated transport group offered through three divisions

Service:-

- Egyptian Container Line Logistics
- Naggar Shipping Company
- Alexandria Superintending Company

info@egyconline.com
info@naggar.com
alexsupco@naggar.com

Ship Owning

- NSC Chartering
- Egyptian Container Line

Technical

- Damietta shipping & marine service Co.
- Norna Shipping Corporation (Ship Management)
- Dan Reefer (Cold Chain Managers)
- Naggar Engineering (Ship Repairs)

*Your Cargo is in safe hands. We are committed to Quality, service speed & efficient cargo care.
Through a team of dedicated professionals*

And

**IT IS ALL UNDER ONE ROOF
CALL US FOR MORE DETAILS**



ECL Logistics

A Member of A.K. Naggar Group



Norna Shipping Corp. (S.A.E.)

Head office: No. 20 . Patrice Lumumba Street, P.O. Box 622 Latina District, Alexandria 21131 - Egyptian,

Tel.: +203 3906000, Fax: +203 4890122,

Email: info@egyconline.com / info@naggar.com / chartering@naggar.com

Cairo Office : No.37, Baghdad Street, Cairo - Egypt, Tel.: +202 2417560 , Fax: +202 2417536

www.egyconline.com

www.naggar.com

A. K. NAGGAR GROUP

The Transport Professionals of Egypt

هيئة ميناء دمياط

هيئة ميناء دمياط
DAMietta PORT AUTHORITY



عروض مالية وفنية لإنشاء رصيف محطة حاويات بدمياط

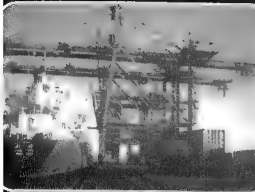
تدرس حالياً وزارة النقل وهيئة ميناء دمياط، العروض الفنية والفنية لإنشاء رصيف بحرى جديد بمحطة الحاويات بميناء دمياط. يتنافس على الفوز بالمناقصة 6 شركات مصرية وعربية وأجنبية لديها خبرة فى مجال الموانئ والحاويات طبقاً للشروط والمواصفات العالمية.

وصرح المهندس محمد منصور وزير النقل بأن أعمال العصر لإنشاء الرصيف تبدأ الشهر الجارى. وأن المرحلة الأولى من مشروع الحاويات تم الاتفاق على إنشائها بين وزارة النقل وشركة

الدولية للموانئ ومستثمرين K.C.I آخرين. بإستثمارات مليار دولار وأن المرحلة الأولى تقع على مساحة مليون متر بمق 18 متراً، ويتم إضافة أرصفة جديدة بطول 2300 متر مع توريد الأنشاس العملاقة ومعدات الأرصفة لخدمة سفن الحاويات.

وأكد منصور أن الانتهاء من تنفيذ المرحلة الأولى من المشروع العالمى ، يتم خلال 24 شهراً بطاقة 1.5 مليون حاوية. وتصل فى المرحلة الثانية إلى تداول 4 ملايين حاوية. كما أن الوزارة وضعت العديد من الشروط والضوابط، لضمان إنشاء محطة لزيادة حجم التداول

وصرح اللواء توفيق أبو جندية رئيس ميناء دمياط بأن هيئة الميناء تعمل على سرعة استكمال المشروع للانتهاء من تنفيذ الموايد المقررة. وتم طرح مناقصة خاصة بنقل الطريق الرئيسى والمرافق من أرض المشروع وتم إجراء العديد من الدراسات الضرورية لتنفيذ المشروع وصل الجسات الأرضية والملاحية.



أنشطة ميناء دمياط - الإستثمار فى أنشطة بحرية

من أكبر المشروعات

- أكبر محطة لأسالة وتصدير الغاز فى العالم
- محطة الحاويات المتطورة KGI
- مشروع البتروكيماويات

مينا دمياط

- مساحة الكلية 11.80 كم²
- المساحة الأرضية 7.90 كم²
- عدد الأرصفة العاملة 160 رصيفاً
- إجمالى أطوال الأرصفة 3950.00 م
- أقصى عمق للارصيف 14.50 م
- إجمالى الساحات والمخازن 83286.00 م²
- الغاز الطبيعي ومستقلته 3.50 مليون طن متري/هام
- عدد السفن 977 سفينة
- عدد الحاويات 1.14 مليون حاوية مكافئة
- الطاقة التصميمية التقصى للحاويات 1.000.000 حاوية
- مكافئة (المق) 1.14 مليون حاوية مكافئة
- الطاقة التصميمية للمبضائع 19.75 مليون (المق 26.2 مليون طن)



الهندسية للحاويات

ش.م.خ.

أنشطة الشركة :

شحن وتفريغ

مزاولة أعمال الشحن والتفريغ لسفن البضائع العامة والعبوات.

خدمة تشغيل ساحات

مزاولة أعمال تداول الحاويات والأصالة الترسية بها من أعمال التحميل والتفريغ والتفتيش والتفصيل والتفتيش بالساحات لكافة أنواع الحاويات الواردة والصادرة.

خدمة الحاويات

- خدمة نظافة وصيانة وإصلاح الحاويات العادية
- خدمة صيانة وإصلاح الحاويات المسيرة
- خدمة اختيار ما قبل الرحلة للحاويات المبردة (PTI)
- خدمة تسويق الحاويات الفارغة



www.ship-crew.com

٨ شارع محمد رجب (اتحاد ملاك البهستان) خلف فندق ميكروي - سابا باشا - الإسكندرية
تليفون ٥٨٤٢٣٩٨ (٠٢) تليفون/فاكس: ٥٨٤٢٥٢٨ (٠٢) عرب ٢٢٠ مينى جابر - الإسكندرية

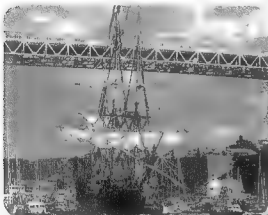
The Swedish Ship Götheborg

to visit Alexandria to promote friendship and cultural

The world's largest sailing wooden replica "The Sweden Ship Götheborg" will be visiting Alexandria. The ship will arrive on the 1st of April 2007 and will berth for 3 days. On board the ship sailing together with the Swedish Crew are four Egyptians.

The Swedish Ship Götheborg

The Swedish Ship Götheborg is a full-scale replica of the historic East Indiamen merchant vessel "Göthborg" that foundered off the entrance to the harbour of the city of Gothenburg in 1745. It took more than ten years to build the replica using the same building methods, handicraft technique and materials as in the 18th century. The replica left Sweden on October 2nd 2005 and is now on its way back home from China.



Egyptian Crew onboard

The Ship has a tradition of inviting some people from the country they are sailing to. Together with the Swedish crew there will be four cadets from the Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport. They are included in the ordinary work on the ship, which includes climbing in the 40 metres tall rig and keeping lookout for other ships and pirates. As the ship comes to Alexandria the famous Egyptian musicians Wust el balad will be part of the program playing together with the Swedish Bohuslan Big Band.

A Modern Journey along Historic Lanes

The ship is retracing the historical route to China and will pass India and the Suez Canal during the homebound voyage. During 18th and 19th century over 130 Swedish merchant vessels have been sailing around the world oceans with the same purpose as the Swedish Ship Götheborg today has promote trade on the international markets. The stop in Alexandria will be the first stopover focusing on cultural exchange.

Region Västra Götaland and the purpose of the stop over

It is Region Västra Götaland, in western part of Sweden, that sponsors the stop over in Alexandria. Region Västra Götaland takes an active part when it comes to creating and maintaining international contacts

within the EU and globally and has since many years a cultural exchange with the Alexandria region. When Götheborg anchors in Alexandria, efforts will be made to deepen and find support for further contacts. Therefore, in conjunction with the visit, a number of activities will take place to promote cultural exchange. This will be made together with the *Library of Alexandria*, Egyptian network of the Anna Lindh Foundation, the Swedish Institute in Alexandria, the Swedish Embassy in Cairo and the Swedish National Museums of World Culture.

SOIC

back



تقدمت التكنولوجيا وضاع الإنسان

فخ التكنولوجيا



بيد أننا لا نحتاج استخدام التكنولوجيا المتاحة بين أيدينا أننا نتخيل أنفسنا قد وصلنا إلى درجة من المهارات والخبرات التي تضاهي أعرق المجتمعات وأكثرها تقدماً، لكن الحقيقة المجردة أننا فشلنا في التعايش مع تلك الوسائل المتقدمة بطريقة سليمة ومفيدة، التليزيون المحمول مثلاً خير دليل على صحة ما أقول فاستخدامنا لهذا الجهاز فاق كل الحدود من ناحية سوء الاستخدام وسوء التوظيف وسوء الواقب، لذا تم التعامل على الجهاز النقال على أنه (موضة) ويجب على الجميع ركبها، ثم تحول إلى (منظرة) يعلق في وسط الشاب أو الشابة ليدل على مدى أهمية من يملكه، وتحول شيئاً فشيئاً حتى صار ضرورة حتمية من ضرورات الحياة.. أية حياة كل ذلك لا يهمننا وليس هو موضوعنا لكن الأهم هو كيف تستخدم هذا الجهاز؟

هل استخدمنا في تسهيل أعمالنا وتيسير معاملنا توفيراً للوقت والتكلفة؟ هل استخدمنا لكي نواكب ثورة الاتصالات التي يعيشها العالم والاستفادة من كون العالم أصبح قرية صغيرة؟ أعتقد أن ذلك لم يحدث بل استخدام هذا الجهاز في غالبية الأحوال في سلوكيات وتصرفات غير مقبولة بما ذكرناه عن الهاتف النقال ينطبق تماماً على البريد الإلكتروني وشبكة الانترنت حيث عرف الرفض وما شابه لقد تحولت تلك الوسائل إلى عنصر من عناصر عدم القيم والمبادئ التي كانت هي محور تماسك الأسرة المصرية، أصبحنا نرى الابن والابنة يكتفي أحدهما بإرسال رسالة عبر تلك الوسائل إلى أهله ونزوي لهنهته بمناسبة سعيدة أو الاطمئنان عليهم بين الحين والحين، تقلعت العلاقات المباشرة وتلاشت وسط ضوضاء تلك الوسائل، العلاقات الاجتماعية ما عاد لها وجود، الأسرة وترباطها وقيمها صارت مجرد ذكرى وتكريات، إن فهمنا الخاطئ لكيفية استخدام تلك الوسائل، والأوجه التي لا يمكن لها أن تكون بديلاً كافياً للإتصال المباشر، عمق المشكلة وصارت الآثار السلبية لتلك الوسائل من أسباب العديد من المشاكل والأزمات الاجتماعية، إننا مجتمع يعيش حالة انعدام وزن حيث التحولات للفساد والتبعية والمداخلة والمتناقضة هي التي تحكم المجتمع المصري، حتى صار هذا المجتمع غريباً عن قيمه ومبادئه الأصيلة التي هي أساس البنيان الاجتماعي بأسره إن مجتمعنا أصبح مشوه المعالم لا هو شرقي ولا هو غربي بيد أن السمة الغالبة على مجتمعنا هي عدم وجود سمة من الأساس، ثلاثت قواعد الدين تلو أخرى وصار الدين غريباً لا يجد من يحمله ويدافع عنه بإخلاص ثلاثت قواعد العرف والأصول التي كانت أحد معالم العظمة البارزة في حياة المصريين، إنترنت قيم ومبادئ عديدة كانت تميز المجتمع المصري، الشهامة - الرجولة - الجاهلية في الحياة والتواصل والإتيار العبد والعديد من المميزات التي أراها قد ولت وبقيت أنراج التقليد الأعمى لكلمة هو غربي، إن الحياة تغيرت وأصبحت تحتاج ما علاتها بالصدق واتقان العمل ما علاتها بإغاة اللهاق ومساعدة المحتاج، إنك ترى مواطناً مصرياً صمته سيارة والدماء منه تازقة ولا تجد أحداً يقرب منه والحاجة للبداء القاتل (يعد عن الشر وغنى له) أعتقد أن وقتاً لازمة رقيقة مع النفس نلتقط فيها خيط الأزمة بالبحث والتحري واقتراح الحلول والبدء في تنفيذها وفرضها على الحكومة الرشيدة، للجنس المصري صار من المجتمعات التي تجمع كل العناصر السلبية في داخلها، والغريب أن كل تلك الظواهر السلبية معلومة للجميع وكذلك الحلول طرح في أكثر من مكان ومناسبة، لكن من يستطيع أن يفهم

عملية إصلاح المجتمع؟ إننا بحاجة إلى كيان مؤسسي يؤمن أولاً بأن هناك مشكلة وأن هناك تغيرات طرأت على المجتمع المصري من الخطورة بمكان أن تغير من ثوابت هذا المجتمع هذا الكيان المؤسسي قد يكون حزباً يقصد إلى إصلاح وبناء المجتمع لكنه بالتاكيد ليس الحزب الوطني وليس أيًا من الأحزاب القائمة وقد يكون مجلساً قومياً لكنه بالتاكيد ليس المجلس القومي للمرأة وقد تكون جمعية لكنه بالتاكيد ليس إحدى الجمعيات القائمة تحت إدارة د/ علي مصطفى وقد تكون جماعة ولكنها ليست جماعة الإخوان المسلمين، إننا بحاجة إلى كيان مؤسسي شعبي بعيداً عن البيروقراطية وبعيداً عن ديمقراطية أحمد من ويغيب أم الفكر الجديد وبعيداً عن الفكر القديم وبعيداً عن الكهنوت والتجارة والفساد، إنني أطمح لصر المجتمع المصري بكل خير ولكن كيف نصل إلى ذلك الخير أفيدوني أفادكم الله

فيما يبدو

- * التعديلات الدستورية .. فكر جديد .. وسيمك مشكون
- * عام 2007 سيكون عاماً من الأوامر الخالدة في صفحات التاريخ المصري على مر العصور .. ترى لماذا؟
- * هل يستمر م/ رشيد محمد رشيد في محاربة الاحتكار؟ هل سيستمر في مواجهة الفساد والمفسدين؟
- * اعتقد أنه نخل عمل الدبابير يرغبه لكنه سيخرج منه رغباً عنه.
- * محفوظ عجب الصحافة المصرية حالياً ترى من هو المصحى الذي يصلح لهذا الدور؟
- * شيخ الأزهر، وزير العدل، وزير الإستثمار ترى هل هناك قواسم مشتركة تجمع هؤلاء؟

علم إدارة الوقت ... شجرة الحياة

نحير وقتنا بفاعلية

(TIME MANAGEMENT)

- مفهوم إدارة الوقت
- مبادئ إدارة الوقت
- مهارات إدارة الوقت
- وسائل إدارة الوقت

إن الإنسان لا يملك إلا 24 ساعة في اليوم وإنما جميعاً متساوون من حيث كمية الوقت المتاح لنا لكننا نختلف في كيفية إدارته واستخدامه وهنا يبرز الإداري الناجح والقاسم. فالوقت يتسم من حيث المرونة بالجمود كما قال د/ عبد الفتاح دياب لا يمكن إدار الوقت للمستقبل ولا يمكن تعويض ما مضى منه من خلال ما تقدمم لذلك يجب علينا الاهتمام بالدقة في أهم مورد لنا وهو الوقت.

بقلم / وسام غنيم

مفهوم إدارة الوقت

أوضح دوائر وهو عالم في الإدارة بأن "إدارة الوقت" تعني إدارة الذات وأن المدير الفعال هو من يبدأ بالتفكير إلى وقتته قبل الشروع في مهماته وأعماله وأن الوقت من أهم الموارد فإذا لم تتم إدارته لن يتم إدارة أي شيء آخر.

• إن الوقت مهم جداً في حياتنا لإدارة الوقت هام في إدارة حياتنا العلمية والعينية.

فالوقت قابل للإستغلال والإستثمار بدون حدود أو قيود وهو كأصل ثمين Asset وكما يقول د/ القصري كان سببا في تقديم غرينا من الدول الغربية بسبب في تخفيض العرب والمسلمين بسبب إهمالنا الشديد له.

مبادئ إدارة الوقت

- 1 - أولئك هم الذين
أى معرفة لهذه الزمنية أو الحجم أو الشكل مثلاً أن يحدد الإختيار ماذا يريد خلال السنة القادمة مثل أن يشتري منزلاً أو كذا ويشكك كل حجمه كما إنني يجب أن يكون الهدف ممكن تحقيقه وليس مستحيل.
- 2 - وجود خطط واضحة مفصلة
حيث أن الخريطة مهمة جداً في إدارة الوقت حيث تشمل الخريطة عدة أسئلة من الهدف المراد تحقيقه.
- 3 - عمل قائمة بأول الأعمال قبل البدء في أي عمل آخر
من الأفضل أن تعمل قائمة بالأشياء بكماله ثم قائمة يومية يمكن أن تكتب القائمة قبل اليوم.
- لا بد أن ترفض عمل أي شيء ليس بالقائمة ولا تستبد نفسك بعمل ما هو معلق بدلاً من أن تعمل ما هو مهم في نهاية اليوم نظرًا لأن الوقت وماداً يبقى عليه إن هذا يجعلك تضيق حياتك.

• ولكي تكتب قائمة سليمة يجب إتباع النقاط التالية:

- 1 - توضع المهمة بالترتيب للأشياء
 - 2 - لغة الخطاب كـ شخصياً
 - 3 - أن تكون مصفاة صياغة إيجابية
- هذه الثلاث قواعد مهمة جداً في البرمجة العقلية الكلية لن يزيد أن يحصل على ما يريد بشكل سريع جداً.
- فليس لاشئ لاشئ لا تقول أريد التخلص من الدين والذي قيمته 10000 جنيه لا تستعصر بالضيق ولكن قل أنت تريد مبلغ 10000 جنيه أو أكثر وأكتب طرق الحصول على ذلك بصيغة الإيجاب ويحب أن تكتب ما أتقن من (3) أهداف مهم في حياتك يومياً ثم بعد ذلك انتقل في نفس البرقة إلى خطوة ثانية في هذا اليوم فحفظتها بنجاح ثم تشرّد جميع الأعمال التي تنوي القيام بها .
- المهم إن أجازت نفسك معين لإنجاز هدف معين حدث نفسك ولأن كل أن حاسب عروس الذي تنسى في هذه البرقة لأن في الواقع أعمال كثيرة تكتب على البرقة لا تنجز يوم أو يومين أو ثلاثة معني ذلك עוד نفسك على التركيز على ما كنته في الواقع

حينما تكتب نفسك على ذلك يبدأ عقل الباطن بالترجم على تنفيذ جميع ما كتبتة وبعد ذلك قد يترجم عقل الباطن على أصال أخرى يفضها تلقائياً في اليوم لن تلمس أنته.

مهارات إدارة الوقت

1 - أولاً: التخطيط
أوضح الدكتور صلاح الراشد بأن أغلب الناس تكون حياتهم ضمن نطاق إدارة الكوارث Crisis management أي أنهم يتفكرون حتى تبدأ كارثة أو مشكلة ثم يسعون في طلب الحل وبالتالي غياب التخطيط في حياتهم هذه الحقيقة تشبه غرابي أدم عنصر في حياة من يبرسون إدارة وقتهم وهو التخطيط العنصر الأول.

وهو عملية عقدية والعرض يجيبها والعرض الآخر لا يجيبها لأنها تتطلب مهارة تحديد أهم الأنشطة التي ينبغي تنفيذها وتحدد الأولويات في تلك الأنشطة وإستثمار أهم عنصر في التخطيط وهو الوقت.

مراحل التخطيط (الوقت)

- 1 - أنه يقول من حيث أنت الآن إلى حيث تود أن تكون
- 2 - أنه يحدد الموارد المطلوبة لتحقيق الهدف من حيث التكلفة والوقت
- 3 - أن تراعى عند التخطيط الوقت
- 4 - الشطة قصيرة المدى المؤسسة للمنية
- 5 - الشطة طويلة المدى المؤسسة للمنية
- 6 - الشطة رؤية مستقبلية شاملة
- 7 - فسملة التخطيط كما أشار د/ القصري لدى قيمة الوقت المتاح ومدى ارتباطه الموارد والإمكانات المتاحة وصولاً إلى تنفيذ الإستراتيجيات الموضوعة.

العوامل التي تؤثر عليها نجاح إدارة الوقت

- 1 - أهمية التخطيط والعمل المتساوي
- 2 - البعد عن ضبابية الغايات
- 3 - نجاح القائمين على الإدارة بسبب حسن إدارته لوقتها
- 4 - خلال عنصر التخطيط
- 5 - أهم صيغ التخطيط للوقت
- 6 - عدم وجود خطط يومية أو أسبوعية أو سنوية
- 7 - عدم تحديد الأولويات
- 8 - ترك الأعمال قبل إنجازها والشروع في أعمال أخرى
- 9 - عدم تحديد زمنه واقعية للتنبؤ
- 10 - كيد التخطيط (الوقت؟)

بكل بساطة القيام بعمل عكس ما تقدم ورغم أن التخطيط يصاحبه وقتاً طويلاً إلا أنه يوفى الوقت الغائب بفضل النتائج المتحصلة له.

نقياً: التخطيط

يقول الدكتور القصري "سلامة التنظيم المرن المستوعب للتغيرات والمتغيرات وطمحوها الأفراد في الترتي، وما يستوعبه ذلك من توصيف سليم وروايات المهم والأعمال يتوجب القيام بها داخل كل وظيفة وملاكة كل وظيفة بالأشياء.

الذي يستعصى في إدارة الوقت إدخال نظام العمل الجمعي والالتزامية وإستجاب المطبوعات . مما يلحق إلى منج ولفه مستويات تطبيقية متعددة داخل الهيكل الإداري.

فقطاً: إذا وجب على مديري الشركات والمؤسسات القيام بإعدادة تنظيم جميع موارد كل سنة أو سنتين أي القيام بما يعرف بإعادة الهيكلة Restructuring فمما أن ذلك يتطلب إدارة فعالة الوقت تعدد وتنظم الوقت اللزيم لكل مهمة.

ثالثاً: الأولويات

حدد علماء الإدارة معايير لنوع الأولويات منها:

• إن الأنشطة لا يمكن أن تتساوى في الأهمية مع بعضها البعض

• مقارنة الأولويات بين الأهم والمهم ثم تحديد الوقت اللازم وكما قال بينزدركر أن عمل الأشياء الصحيحة أفضل من عمل الأشياء بطريقة صحيحة.

بأخراً: التوجيه

إن سلامة التوجيه من أهم مهارات الوقت للوصول لتحقيق الأهداف حيث أنه ينبع من الوعي بالفرص والبلهيم وهو أساس التوجيه. وفي الوقت ذاته فإن الوقت تمتد على تطوير نظام التوجيه في المؤسسات ليصبح أكثر إستعداداً على التوجيه الذاتي لفرق في إطار المنظمة الجامعية معتمداً على المطومات وليس على السلطة وإذا كانت إدارة الوقت هي إدارة الموارد البشرية فإن التوجيه يتم بالموارد البشرية من خلال الإرتقاء بمواهب وفرات.

خاتمة: الخاتمة

هو أن تتم المثابة لجميع الأمور من قرب ويشكل سليم بعيداً من الفقر والتشدد الصارم. فحسن المثابة يمكن أن يلقى إلى تدارك الأخطاء قبل وقوعها. فبعضهم بسيطاً ما بين المثابة والمثابة بل ورفق كبير أيضاً فيها ما عكس الرقابة فهي تعميق الإحساس بالأمان وليس الإزهاق من ثم توفير الوقت والأشياء وقت التصحيح والتصويب. فضلاً عن وقت التنفيذ ذاته. ويجب أن يكون المتابع على علم بدراية بالتخطيط الموضوع المراد المراقبة لكي يستثنى له القيام بالمتابعة وفقاً له هو مخطط له وبالتالي تدارك الأخطاء الذي يلقه إلى توفير الوقت.

وأخيراً: إن إدارة الوقت تستلزم إلى وسائل مساعدة

الأولى: وسائل تقنية
مثل الحاسبات الآلية / أجهزة الهاتف ذات المسجل الصوتي / الهاتف الجوال / آلات تصوير المستندات / أجهزة الفاكس / الإنترنت

الثانية: وسائل غير التقنية الشخصية (الذاتية)

مثل الإستعداد على التركيز في تنفيذ بعض المهام / إعداد مكررة معينة يومية أو أسبوعية / الذاتية الشخصية للمدير / التفويض ... إلخ

كيف وجدت كوكب الشرق الشعوب العربية؟

من صفحات
الذكريات



• أم كلثوم و 200 ساعة تصفيق

• عراش الماريونيت وحفلة شهرية لكوكب الشرق
تحت حصار وضغوط دوامة الحياة اليومية أحيانا تشدوا وأنفسنا وتهفو إلى عمالقة وروائع
الزمن الجميل .. وأم كلثوم تعد أحد كنوز هذا الزمن. فلقد تربعت على عرش الغناء
العربي لأكثر من خمسين عاما واستطاعت أن توحد بصوتها الشعوب العربية حيث
كان يلتفت العرب من المشرق والمغرب حول جهاز الراديو ليلة كل خميس من أول كل شهر
للاستماع إلى صوتها العذب وهي تغشد بأجمل الكلمات لأروع الألحان .. فهيا بنا نتطوف بين
صفحات الذكريات ونعيد وعبير وأمجاد الزمن الذي كان

جنيتها واحد صاها إيراد أول حفلاتها الثنائية

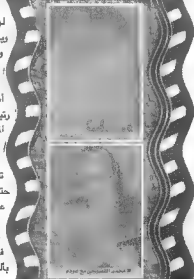
في يوم من الأيام طلب (عز الدين بك يكن) من ناظر عزيزه الدوي (حافظ افندي) إحصار
أحد المشغنين المعروفين لإحياء ليلة مناسبة دينية داخل قصره بطوان لا وعلى ليلة الإسمراء
والمرحاج ولكن (حافظ افندي) قال على إيمتيهاف
(تسمح لي سعادتك أحضر بنت شاطرة جدا في تقديم التواشيح والقصائد الدينية) ولا لاحظ
مشغته قال حافظ افندي : إن هذه البنت صاحبة الصوت اللبب أسماها (أم كلثوم) ومن بقية
اسمها (طماي الزمايرية) وعاد حافظ افندي ليستأجر (عز الدين بك يكن) قبل إحصار هذه البنت
وإني توفيت في مناسبة (المولد النبوي الشريف) تقديم القصائد مصوتها الجميل بولندتها.
ووافق صاحب القصر على أن تتقاضى هذه الحفلة الجديدة ثلاثمائة قرشاً شاملة مصروفات
السكر من (طماي الزمايرية) إلى الستينين على ظهور العير ثم من الستينين إلى القاهرة
في طريق القطار وبعد ذلك إلى حلوان وبعد ثلاث أسفر والرحلة جنيتها كاملين وأم يتيق لام
كلثوم والتمتع لمصاحب لها سوى جنيتها واحد من صاها إيراد أولى حفلاتها الثنائية في القاهرة
ولكن حصر القصر عريضتها عن ذلك فبعد أن سمعن صوتها الجميل بامرئ طلب حضورها إلى
الدور الثاني في القصر لتلتني لهن وخرجت أم كلثوم من عندهن بجنيتها ذميين وخاتم زنجي
لصورها من الياهيات الأزرق.

أم كلثوم و 200 ساعة كاملة تصفيق

قدمت أم كلثوم خلال 40 موسم غنائي على مدار حياتها حوالي 400 حفلة بواقع 10
حفلات في كل موسم ما بين عاظمي وبوينا وإصالح العمل الفخري والجهود الحمري وفي كل لقاء
كانت تقوم كل من معروف بثلاث وصلات زمن التصفيق الخالص منها نحو 10 دقائق وبذلك
يكون الزمن الكلي في كل موسم 300 دقيقة أي 5 ساعات وبذلك يكون مجموع ساعات التصفيق
في كل موسمها لغائبة حوالي 200 ساعة كاملة ورحم الله الزمن الجميل.

كوكب الشرق وعلاقتها بالقصص الموسيقي العاشق

يعتبر القصص من أكثر الفئات التي شارك أم كلثوم في كثير من أعمالها وإقرن اسمه مع
أربعين عاماً باسم أم كلثوم فكان مخلصاً
لها غيورا على جنيتها وقد كان يحضرها
ويغنيها لجنيتها فهي أقرب الناس إلى قلبه
والرغم من أنه كان استأذاً مجيدا لأعظم
الأصان في تاريخ الموسيقى العربية
إلا أنه اكتفى بدور حازف العود في
أسطورة أم كلثوم هكذا أشارت الدكتور
رنية الحنفي في كتابها (تصمد القصص
الموسيقى العاشق) وكان القصص يرى
أن أم كلثوم هي كل شيء في حياته وأنه
ليست هناك قوة في الوجود تستطيع أن
تفوق بينها إلى الخلق واستمر يعمل معها
حتى آخر يوم من أيامه ويصف أحد رامي
علاقة أم كلثوم مع القصص في سنواته
الأخيرة في قوله القصص أحسن بايرة
شديدة عندما لاحظ أن أم كلثوم بالث
في تعاملها مع مراض السونايو والتغني
بالحانه في كل مناسبة فلقد كان القصصجي



مطلوباً جداً في حبه لها وعاش بقية حياته على أمجاد روائته معها وبالرغم من أنه لعن لها
رق الصبي إلا أنها لم ترق قبائلا لها

عجائب رقم 4 في حياة أم كلثوم

لقد كان هناك توافق غريباً واتسجما عجيباً بين الأرقام في حياة أم كلثوم وخاصة رقم 4
بحسبتهن مكانا اكتشف / و جدي الهادي المورخ الفني حيث أشار إلى الآتي :
• التقت مع شاعر الشباب أحمد رامي أكثر الناس إخلاصاً لها وأخصب الشعراء في كتابة
قصائدها وأقامها لأول مرة يوم 24 يناير عام 1924م.
• كانت أول مطربة تغني في افتتاح الإذاعة بدمر القيس 31 مايو عام 1934م.
• منحه ملك مصر فاروق الأول نيشان الكمال وأصبحت صاحبة الصصة يوم الجمعة 22
سبتمبر عام 1944م وكان عمرها 74 عاماً.
• غنت أم كلثوم في القاهرة السنة 45 أغنية وعدد الشعراء ومطالغ الأناشي الذين حفلوا
بأن غنت لهم أم كلثوم عددهم 46 شاعراً بينما للشعنين في تاريخها الفني بكامله كانوا 14
مشتا.

• استنبت أول نغنية الموسيقيين عام 45 قدمت خدمات جليلة رفعت شأن النغنية وقامت بحملة
تبرعات وأجحت حفلات أعمالها الثنائية.
• تزوجت الدكتور حسن المنطاني عام 54 .

• كان لواء السعاب الرابع بين عمالة الكلمة الشاعر الراقع أحمد شفيق كامل وموسيقار
الأجيال محمد عبد الوهاب وأعظم حنجرية في تاريخ مصر والعروية في أغنية أنت مصري عام
1964م.

• كانت أم كلثوم هي أنظم من قدم لحبر شوايح الأغاني الوطنية وأخلص فنانة في حب
رئيس مصر وزعيمها جمال عبد الناصر فشدت ب 54 أغنية ونشيداً في حب مصر وأولغن
العربي كما أنه يوم وفاة جمال عبد الناصر بين وفاتها 4 سنوات و 4 شهور و 4 أيام وهذا
رقم مميز لا يحق له إلا قدره الخالق الأعظم سبحانه وتعالى.

• آخر حفلاتها عام 1972م وعمرها 74 عاماً.

وداعاً للألام إنشاء الغناء ...

كثير منا لم يعرف أن أم كلثوم هذه التي اتقت شامخة وتغني لمتاع المعاصرين في المسرح
والمستعمر من الرابرين أحيانا تكون في حالة أتم شديدة ومع ذلك كان لا يبدو عليه ذلك ولكن
في الواقع إنها يوم وصلات الأغاني كثيراً ما كانت تدعو لاعلم للمعرضة لداواتها بصفاء
محقة لتسليط مواصلة الوقوف على المسرح!!

(أم كلثوم تعود من جديد) ..

حفلة شهرية لعراش الماريونيت تكريماً لكوكب الشرق

انتهى الميضم محمد عبد الحنم الصاوي من تصميم عراش الماريونيت التي تجسد
الشخصيات الحقيقية لفرقة أم كلثوم ومنها القصصجي تصمد عبده صالحي وعبد الناح منسى
حيث إنه من المقرر إقامة حفلة كل شهر في قاعة الحكمة بقر الساقية بإزمالك تحت عنوان
(أم كلثوم تعود من جديد) ومن المنتظر أن يقوم الصاوي بعرض العراش بنفسه وهي تجربة
جديدة وقادرة.

مع خالص الإحتزاز

هذه المقالة بمثابة إهداء خاص لزميلتي وسام غنيم لطفاً تغير رأيها يوماً في كوكب الشرق
... مع خالص الإحتزاز

إكتئاب الشتاء

لا تتزعج إذا أحسست أنك كنت تعاني من الإكتئاب طول أيام الشتاء وهذا ما يعانيه سكان القطب الشمالي الذين يعانون من طول فصل الشتاء والظلام الذي يمتد معظم ساعات النهار والسبب كما يقول أطباء العالم إختفاء أشعة الشمس التي تساعد على التخفيف من أعراض الإكتئاب الموسمي الذي يمكن أن يتعرض له الإنسان في الشتاء والخرف يسبب قصر النهار.

قناة الذوم توقف إنتاج خلايا الدماغ

أظهرت نتائج دراسة حديثة أجراها علماء جامعة برينس تون في أستراليا أن قناة الذوم تؤثر على إنتاج خلايا جديدة وأوضحت الدراسة أن قلة النوم تؤثر على سرعة مرور الدم في الدماغ وفي المنطقة المسؤولة عن تشكيل الذكريات وأن هرمون الإجهاد يتسبب بهذا التأثير.



كلمات لها معنى

- بناء الرجال أصعب من بناء مدينة.
- من رضى عن نفسه سخط الناس عليه.
- إذا نسيت إسما غير أحبوك.

أضف إلى معلوماتك

- القائد الأتالي الذي تاجر على هتر لاغتيا له واكتشف مؤامره وأعدم باسم هو: روميل.
- شاعر الطورين هو: خليل مطران.
- الخليفة العتصم هو الخليفة الذي لقب بالمشن.

المرأة والأقوال المشهورة عنها

- «لا تصنع المرأة إذا أصمت وصمتها إن أهدر دمه» [الروائي الأيرلندي أوسكار وايلد]
- «إذا تركت المرأة الرجل ثم عادت إليه فلأنها لا تريد أن تتركه سعيداً» [الكاتب البريطاني فولت]
- «المرأة مزيعة على قلب الرجل مرتين متتاليتين يتزوجها وعندما ينفذها» [الكاتب البريطاني هزلت]

من عالم الحيوان

الأسماك أيضاً تتعاون

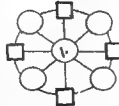
كشفت علماء سويسريون عن أن بعض أنواع الأسماك المتعاونة في البحر الأحمر خاصة أمام الشواطئ المصرية تتعاون سويًا لإصطياد الفرائس التي تحاول النجاة بتفلسف بالإختفاء في الشعب المرجانية. وقد لوحظ أن السمكتين لا تتنازلن عن أجل الفريسة حيث ترفس السمكة بصديقتها في حال سبقها الأخرى في التهام الفريسة.

تسالي

داشرة الأعداد

أما هذه الدوائر والمربعات بالأرقام 4، 5، 6، 9، 11، 12، 13، بشرط أن يكون مجموع كل ثلاثة منها واقعة على خط مستقيم واحد مساوياً 27.

حل المسابقة العدد القادم



أكل العيش ...

نذل بنى مديونة جويش للأرقام التأسيسية بعد تمكنه من شغل 33 وظيفة حكومية في وقت واحد دون إكتشافه وقد تمكن هذا الرجل بطرق ووسائل ذكية من حراموا النظام الإداري والوظيفي المعمول في الأجهزة الحكومية اليمنية حيث استنصر أن يخلق العمل في وظائف مختلفة في العديد من الوزارات والهيئات وجمعهم الحكومية وذلك بمعدل من وظيفة إلى اثنتين في كل جهة قبل أن يتم كشفه.

حكمة العدد: لا تنتظر من يئس ويهدك .. أبحث عنه داخلك.

نصائح للمرأة

طريقة سريعة لإزالة البقع السوداء

- يوضع ملعقة من الجلسرين مع ملعقة من الطماطم.
- ثم تدخن به البشرة مدة 15 دقيقة ثم يغسل الوجه.
- ثم يتيه ماسك تنظيف البشرة وتقمتمه ذلك بمصير التنازع الفخر.
- للحصول على أطراف بيضاء
- اغسلي أطرافك بالماء والصابون واستخدمي فرشاة الأظافر لتنظيفها.

- قومي بعمل عجينة مكونة من ملعقة عصير ليمون وملعة بيكنج بودر وضعي على كل ظفر جزء من العجينة.
- قومي بذلك الأظافر بعصا الصنفل لمدة دقيقة اغسليها مرة ثانية وجليها ثم قومي بوضع طبقتين من ملمع الأظافر.
- قومي بذلك الأظافر بزيت الخروع يومياً للحصول على أطراف قوية

جمال العيون

- (١) ظل غطاء العين: تنصنع بإستعمال خلال مهادية
- لتصنيع شكل عيونك وإبراز لونها:
- العين الزرقاء - لون رمادي - أزرق أو رمادي بارد.
- العين الخضراء - لون أخضر مصفر - أصفر فاتح.
- العين الداكنة - لون أسمر غني، بني أو بلون القهوه.

خلطة الأعشاب الغريبة

- لتنعيم الشعر ومنعه من التساقط
- تأخذ مجموعة من الورد والريحان والقرفة والزعرير ويسكب عليها ماء ساخن ثم يمزج بالطين المغربي ويغلى كعسل على الشعر.
- لعمل قشور للوجه
- تمزج الماء مع قليل من الصنا، وتوزعه على الجسم ثم يشطفه يعمل الجسم أكثر نعومة.
- قناع الفواكه للبشرة الجافة
- اهرسي حبتين أو ثلاث حبات من الفراولة الطازجة.
- ثم اضيفي ملعقة من عصير الليمون الطازج ثم ضعيها على بشرتك وادلكي بحركات دائرية بسيطة مع تجنب استخدميها حول العين والشفايف.
- حاولي أن تجعلي القناع كل أسبوع.

خلطة لتليين وجهك

- ضعي كيات متساوية من:
- زيت اللوز المطبوخ + زيت الخروع + زيت الزهرة
- تخلط المكونات ثم ضعيها في زجاجة ما سكرًا نظيفة وضعيها برفضا ماسكراً.

- حافظي على وضع هذه المكونات كل يوم قبل النوم دون الغسل.

أسرع طريقة لتطويل شعرك

- اشترقي من العطار عشبة الياس من رائده وتكون مطحونة.
- اضخلي مقداراً منها مع الماء وادفني بها شعرك بالليل قبل النوم.
- اغسلي شعرك في الصباح.
- مارسي هذه الطريقة كل يوم حتى تسلي لول الشعر الذي تريدينه

خلطة لترطيب البشرة

- 2 ملعقة كبيرة من الجلسرين
- 6 ملاعق كبيرة من ماء الورد
- تخلط المكونات لعمل خليط متجانس متماسك ثم يحفظ بزجاجة وتدهن بها منطقة الوجه والعنق واليدين.



بطولة الجمهورية للجيمناز الايقاعي

موسم 2006 - 2007

اللاعبة هيا هشام السعيد بطلة الجمهورية تحت 6 سنوات
اللاعبة هانا حسن عبد الفتاح بطولة الجمهورية تحت 7 سنوات
اللاعبة فاطمة مجدي بطلة الجمهورية تحت 8 سنوات
اللاعبة هبة خالد البوريني بطلة الجمهورية تحت 12 سنة
اللاعبة ياسمين رستم بطلة الجمهورية تحت 15 سنة
اللاعبة منى كرم بطلة الجمهورية فوق 15 سنة



اللاعبة فريدة هاني فريد
المركز الثالث - نادي سموحه



اللاعبة حور حسين صبا
المركز الثاني - نادي سمورتنج

نشرت في العدد الثامن نتائج بطولة الجمهورية للجيمناز الايقاعي موسم 2006 - 2007 للمراحل السنية تحت 9 سنوات، تحت 10 سنوات، تحت 11 سنة.

وينشر في هذا العدد باقي النتائج للمراحل السنية: تحت 6 سنوات، تحت 7 سنوات، تحت 8 سنوات وكذا التي بادى نادي سموحه الرياضي بالاسكندرية باستضافتها تحت رعاية المهندس محمد فرج عامر رئيس مجلس إدارة نادي سموحه وعضو مجلس الشورى اذعية مجموعة شركات هيلتون العالمية فرع جرين بلذا بالاسكندرية وخرج كيتج مربوط ستاد عماد الدرافوي مدير عام الفندق وأستاذ رايد تريب مدير الهيا.

وقد أشاد رئيس إتحاد الجيمناز الدكتور وحدي أبو الحلاط وأعضاء مجلس الإدارة بالتنظيم الهائل والجهود المبذولة من قبل لجنة المنظمة المكونة من الأستاذ إيهاب حميدو مدير عام النادي ودكتور أحمد حسن رئيس اللجنة الرياضية ودكتور كمال ياس مدير النشاط الرياضي وأستاذ يسري عماره مشرف اللعبة وأستاذ مجدي عبد الحميد ومهندس هشام السيد وأستاذ باب أحمد وأستاذ جورج عادل ودكتور هاني فريد ودكتور أحمد كرم (أعضاء اللجنة المنظمة) وقد قام دكتور إسماعيل فايد / رئيس مجلس الإدارة وأستاذ وليد بيل ومهندس أحمد طلعت وبيع رئيس منظمة الإسكندرية للجيمناز بتوزيع الجوائز على المصنفين كما قدم نادي سموحه جوائز لجميع المشاركين بالنسبة وكذا سطر في هذا العدد نتائج بطولة الجمهورية تحت 12 سنة، تحت 11 سنة، فوق 15 سنة التي قام المركز الأول بمبى بالمقاهرة باستضافتها وهي كما يلي

تحت 6 سنوات نتيجة الفردي العام

مركز الأول (بطلة الجمهورية)

هيا هشام السعيد - سموحه

المركز الثاني ريه عادن - سمورتنج

المركز الثالث نور محمد عد لخير - سمورتنج



اللاعبة ريه عادن - المركز الثاني
اللاعبة نور محمد المركز الثالث

نتيجة الزوجي

المركز الأول نادي سموحه

المركز الثاني نادي هياويوايس

المركز الثالث نادي وادي دجلة

اللاعبة منى كرم نادي سموحه بطلة
الجمهورية فوق 15 سنة

بطولة الجمهورية

منى كرم (نادي سموحه)

هبة البوريني (نادي الجزيرة)

فاطمة مجدي (نادي سموحه)

هانا حسن عبد الفتاح (نادي سموحه)

هيا هشام
نادي
سموحه

اللاعبة (ياسمين رستم) بطلة الجمهورية تحت 15 سنة (سمورتنج)

نتيجة الشرق

مركز ، لأول سبي سموحة

المركز الثاني نادي سموحة

المركز الثالث نادي الجزيرة

تحت 7 سنوات

نتيجة الفردى العام

المركز الأول (بطلة الجمهورية)

هنا حسن عبد الفتاح - سموحة

المركز الثاني حور حسين شياء - سمورتنج

المركز الثالث فريدة هاني فريد - سموحة

نتيجة الشرق

المركز الأول نادي سموحة

المركز الثاني نادي سمورتنج

المركز الثالث نادي الشمس

فريق تحت 7 سنوات نادي سموحة

فريق تحت 7 سنوات نادي سمورتنج مع / ياسمين
سمير عضو مجلس إدارة منطقة الإسكندرية
وعضو اللجنة الفنية للاتحاد المصري للجمباز
وعضو لجنة إشراف الجمباز بنادي سمورتنج
والمدربات مشيرة محمد حسين ومي عصام

الألعاب ياسمين رستم
بطلة الجمهورية تحت
15 سنة (سمورتنج)

تحت 8 سنوات

نتيجة الفردى العام

المركز ، لأول (بطل الجمهورية) فاطمة محمد - سموحة

المركز الثاني ملك عمرو - الجزيرة

المركز الثالث أسماء لعفي - سموحة

نتيجة الشرق

مركز لأول نادي سموحة

المركز الثاني نادي سمورتنج

المركز الثالث نادي الجزيرة

تحت 12 سنوات

نتيجة الفردى العام

المركز لأول هبة خالد الدويهي - الجزيرة

المركز الثاني أهداب وائل عام - وادي بحلة

المركز الثالث ياسمين وفيق أحمد - سمورتنج

فريق تحت 8 سنوات نادي سموحة مع مهندس أحمد حسن رئيس اللجنة
الرياضية / يسري هماره مشرف الجمباز وعضو اللجنة الرياضية / وليد

سمير / ادري / د / شيرين كرم مدير فنى - المدرية دينا عباس

نتيجة فردى الأدوات

أداة الحبل

الأولى هبة خالد الدويهي (الجزيرة)

الثانية أهداب وائل عام (وادي بحلة)

الثالث ياسمين وفيق أحمد (سمورتنج)

أداة الشريط

الأولى هبة خالد الدويهي (الجزيرة)

الثانية هبة خالد الدويهي (الجزيرة)

الثالثة ياسمين وفيق أحمد (سمورتنج)

أداة الكرة

الأولى هبة خالد الدويهي (الجزيرة)

الثانية أهداب وائل عام (وادي بحلة)

الثالث ياسمين وفيق أحمد (سمورتنج)

أداة الصولجان

الأولى هبة خالد الدويهي (الجزيرة)

الثانية أهداب وائل عام (وادي بحلة)

الثالثة ياسمين وفيق أحمد (سمورتنج)

تحت 15 سنوات

نتيجة الفردى العام

المركز الأول (بطلة الجمهورية)

ياسمين محمد رستم - سمورتنج

المركز الثاني ماريان فريد شوقي - الشمس

المركز الثالث مي عمار الدين - الجزيرة

نتيجة الشرق

المركز ، لأول نادي سمورتنج

المركز الثاني نادي الجزيرة

المركز الثالث نادي الشمس

فريق تحت 8 سنوات نادي سموحة / د / حبيبة السركى عضو مجلس الإدارة / وليد نبيل

مدير يضرع جرين بلازا / د / شيرين كرم / يسري هماره مشرف الجمباز مهندس / هشام

السيد عضو اللجنة المنظمة



تحت 15 سنة المركز الأول فريق نادى سبورتنج ومعهم دانسى شطاس
الديرة الفنية لليمجاز الايقاعى - نادى سبورتنج والمدربة ليتا منير



تحت 12 سنة المركز الأول هبة خالد البورينى المركز الثانى
أهداب والى غانم المركز الثالث ياسمين وقيق أحمد ومعهم
الدكتور وحدى أبو المعاطي رئيس مجلس إدارة الاتحاد
والواء نظفى نديم عضو مجلس إدارة الاتحاد

الألعاب (هبة البورينى)
بطلة الجمهورية تحت
12 سنة (الجزيرة)



الفردي العام تحت 15 سنة المركز الأول بطلة الجمهورية ياسمين محمد رستم (سبورتنج)
المركز الثانى ماريان فريد شوقي (الشمس) المركز الثالث مى علاء (الجزيرة)



فوق 15 سنة الفردي العام المركز الأول مى كرم عبد المنعم - سموحة
المركز الثانى آية محمود الرشيدى - الشمس المركز الثالث سلمى نادر فوره
سبورتنج ومعهم الدكتور محمد العريى شمعون نائب رئيس مجلس إدارة الاتحاد

نتيجة فردي الأدوات (تحت 15 سنوات)

أداة الحبل
الأولى ياسمين محمد رستم (سبورتنج)
الثانية مى علاء الدين (الجزيرة)
الثالثة ماريان فريد شوقي (الشمس)
أداة الطوق
الأولى ماريان فريد شوقي (الشمس)
الثانية ياسمين محمد رستم (سبورتنج)
الثالثة مى علاء الدين (الجزيرة)

أداة الكرة
الأولى مى كرم عبد المنعم - سموحة
الثانية سارة محمد الشريف (الجزيرة)
الثالثة آية محمود الرشيدى (الشمس)

أداة الصولجان
الأولى آية محمود الرشيدى (الشمس)
الثانية مى كرم عبد المنعم (سموحة)
الثالثة مى النجار (سموحة)
أداة الشريط
الأولى آية محمود الرشيدى (الشمس)
الثانية سلمى نادر فوره (سبورتنج)
الثالثة مى كرم عبد المنعم (سموحة)

أداة الشريط
الأولى ياسمين محمد رستم (سبورتنج)
الثانية ماريان فريد شوقي (الشمس)
الثالثة سحر أحمد (الصيد)
فوق 15 سنوات

نتيجة الفردي العام
المركز الأول مى كرم عبد المنعم - سموحة
المركز الثانى آية محمود الرشيدى - الشمس
المركز الثالث سلمى نادر فوره - سبورتنج



لجنة التدريب غرفة ملاحاة الإسكندرية بدأت تنفيذ برامجها التدريبية لعام 2007



إنطلاقاً من أهمية التدريب في تنمية الموارد البشرية لدى الشركات الأعضاء بالغرفة وتحسين المعارف والمهارات لدى الموظفين لكي يؤدوا مهامهم بشكل أفضل وفعاليتها أكثر وتأكيداً على رؤية لجنة التدريب في أن يصبح المجتمع الملاحي محترفاً يتنافس عالمياً؛ بدأت لجنة التدريب بالغرفة تنفيذ برنامجها التدريبي لعام 2007 الذي تم إعداده بناءً على تجميع الاحتياجات التدريبية للشركات الأعضاء، وعقدت الدورة الأولى والتي موضوعها «إدارة الأزمات» بفقر الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري على مدار ثلاثة أيام من 12 إلى 14 فبراير 2007، وحضرها 20 متدرباً من شاغلي الوظائف الإدارية العليا والمتوسطة بمختلف الشركات الأعضاء وقام بالتدريب فيها السيد الدكتور / محمد عبد اللزاري. وفي احتفال بسيط بنهاية الدورة قام كل من السيد الدكتور / علاء كمال عميد برنامج خدمة المجتمع بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري والسيد المهندس / أحمد العقاد رئيس لجنة التدريب بالغرفة بتسليم شهادات الدورة للسادة المتدربين الذين أعربوا عن سعادتهم بحضور الدورة، وأشادوا بالتنظيم الجيد، والفائدة العلمية الكبيرة التي خرجوا بها من الدورة، وتبدأ الدورة الثانية يوم 4 / 3 / 2007 وموضوعها «خدمة العملاء» ويحاضر فيها السيد الدكتور / إكرام زكي، وقد حظيت الدورة

بإقبال كبير من السادة الأعضاء تقرر عقدها مرة أخرى ليتسنى لأكثر عدد ممكن من السادة الأعضاء الاستفادة منها. ومن الجدير بالذكر أن البرنامج التدريبي للغرفة يحتوي على عدد كبير من الدورات من بينها دورات مهارات القيادة والإشراف، العمل تحت ضغط، وتنمية الموارد البشرية والتي من المقرر أن يتم عقدها تبعاً لواقع دورتين شهرياً على الأقل.

عن نشرة غرفة ملاحاة الإسكندرية

مجتمع إنترناشيونال

تهنئة



حصل الأستاذ باسم زين صبيدو على الماجستير في إدارة الأعمال بدرجة امتياز من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

الأستاذ / أحمد إبراهيم الأنسة / صبرا جدي زكريا أرنق التهامي من / عبد الرحيم مصطفى بالخطوبة السعيدة .. ألف مبروك



تم حفل زفاف الأستاذ / أحمد حسن على الأستاذة إيمان عبد الجود



الشركة الدولية للملاحاة والشحن تهنيئاً الأستاذ / محمد فضل يحفل زفافه على الأنسة / ماله زين العابدين سلطان وألف مبروك للعريس

تهنئة قلبية



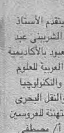
يتقدم السيد عبد الجيد بلجمل وبألف التهنئة القلبية لعلم من أصنام الحاضراء في مبنى الأستاذة / فائق قسطنطيني تلتحق لبيباته دوام السعادة والرفق في الحياة العلمية



عبد الحميد أحمد



إيمان عبد الجيد السيد



يتقدم الأستاذ الشربيني عبد العزيز بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بالتهنئة لفرومين / مصطفى شلبي والدكتوراة ماجدة عبد المعمر



مبروك النجاة



الشركة المتحدة للخطوط البحرية



المساحة جروب

المجموعة جروب هي مجموعة شركات كبرى بالملكة العربية السعودية تم إنشائها برأس مال 2 مليار ريال سعودي ويقوم على ادارتها نخبة من رجال الأعمال ومن أعلى الكفاءات الإدارية، ويقنلك مجموعة من الشروعات الكبرى بالملكة منها،

- فندق مريديان مكة
- مريديان البحر - مكة
- ريلسون السعودية للأجنحة الملكية - جدة
- الهورية بلازا - الرياض
- النقل البحري لشرك وشحن البضائع والسيارات وتشمل العبارة السريعة المتحدة 1
- العبارة السريعة رديس جيت التي تعمل بين ميثان الحرقفة وشرو الشيخ

العبارة المتحدة 1 ترفع علم المملكة العربية السعودية

الخط الملاحي للعبارة القردقة - ضبا - القردقة نقل الركاب والسيارات والبضائع بين المملكة العربية السعودية وجمهورية مصر العربية بسرعة 37% عقد بحرية لمدة الأبحار 3 ساعات. حمولة العبارة 640 راكب وجراح يسع 175 سيارة مساحة الخدمات الترفيهية والأسواق الحرة 25%.

- مائة بحري وهندس على أعلى مستوى من الكفاءة
- أحدث الأجهزة الملاحية
- مطابقة لجميع شراطات ووسائل ومواصفات السلامة والأمان العالمية

منطقة خدمات تحتوي على:

- اسواق حرة بها منتجات متنوعة
- مركز اتصالات وخدمة رجال الأعمال
- شبكة تليفزيون وتلفزيون

الإدارة في جمهورية مصر العربية الشركة المتحدة للخطوط البحرية ش.م.م وفقا لأحكام القانون رقم 8 لسنة 1997.

شركة مينا نور مصر

شركة القوافل الدولية للنقل - المملكة العربية السعودية

شركة مساهمة مصرية ترخيص بحاكي 19 رأس مال مدفوع 5 مليون جنيه - 12 فرع إيثاق - 24 فرع يجمع المحافظات لجمهورية مصر العربية - وكيل جميع شركات الطيران العالمية - تقدم كافة الخدمات السياحية وعضو جميع المنظمات الدولية والعالمية وكيل عام الشركة المتحدة للخطوط البحرية - المتحدة 1 - في مصر

وكيل هذه الشركة المتحدة للخطوط البحرية - تلتمة 1 شركة سعودية متخصصة في النقل الدولي ونقل الحجاج بالملكة العربية السعودية ومقرها مكة المكرمة والبنيا فروع في جدة وينبع ونصبا وكلا ويجمع المدن والمحافظات السعودية ويشمل 400 توكيس موديس 2006 مكيف حمام فيديو DVD



العبارة مروعة تجهز أمتع الشوارع الأتومات البحرية



سعة العبارة 640 راكبا جراح يسع 175 سيارة

شركة مينا نور مصر

تلفون 00202323909 فاكس 002023639207

شركة القوافل الدولية للنقل المملكة العربية السعودية

مكة تليفون 0096625414040 فاكس 0096625413040

تلفون 0096644331212 تليفون 0096644331313 فاكس 0096644331515

الشركة المتحدة للخطوط البحرية

سجوده جازي 16 مايو 2 تمديدات الخدمات بالملكة

تلفون 002034294511 فاكس 002034256549

الملكة العربية السعودية الرياض بن ب 50379 تليفون 009664196000



INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.
الشركة الدولية للملاحة والشحن



WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO. E.S.Co

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

*The pulse of goods
around the world, all
day and all night*

With the largest fleet of
container ships connected
to a worldwide network
of trucks and trains,
APL can be relied on to
move your goods
around the world



Suez Office:

Adabia Port

Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

Port Said Office:

21, Al Gabrty St.

Tel: 2-(066)- 352940, 352941

352942

Fax: 2- (066)- 352943

Dubai Regional Office:

Telephone: (01) 521304

Alexandria Office :

10, Romanian Museum St.,

Al Messalah- Attareen

Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)

Fax: 2-(03)- 4805786

Cairo Office:

5, Farid St., Heliopolis

Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591

4141592, 4141593

Fax: 2-(02) - 4141885

